

**Annual Bulletin of
Transport Statistics
for Europe** nineteenth year

Illinois U Library

1967



**Bulletin annuel
de statistiques
de transports
européens** dix-neuvième année

U. of I. Lib.
Documents

APR 3 1968

Chicago Circle

United Nations · 1968 · Nations Unies



Digitized by the Internet Archive
in 2024

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

ANNUAL BULLETIN OF

TRANSPORT STATISTICS

FOR EUROPE

1967

NINETEENTH YEAR



COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

BULLETIN ANNUEL DE

STATISTIQUES DE TRANSPORTS

EUROPÉENS

1967

NOTICE

NEUVIÈME ANNÉE

FOR CAREFUL EXAMINATION OF THE
FOR MARGIN AND TYPE OF MATERIAL
HAVE SEWN THIS VOLUME BY HAND
CAN BE MORE EASILY OPENED
READ.

ATIONS • NATIONS UNIES

NEW YORK, 1968

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
ANNUAL BULLETIN OF
TRANSPORT STATISTICS
FOR EUROPE

1967

NINETEENTH YEAR



COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
BULLETIN ANNUEL DE
STATISTIQUES DE TRANSPORTS
EUROPÉENS

1967

DIX-NEUVIÈME ANNÉE

United Nations publication

Sales No.: E/F.69. II.E. 2

Price: \$ U.S. 2.50
(or equivalent in other currencies)

CONTENTS

	Page
<i>Explanation of symbols used in the Bulletin</i> . . .	vi
I. The transport situation in Europe	vii
Passenger transport	vii
Freight transport	ix
Evolution of production and total volume of goods transport	ix
Transport by rail	ix
Transport by road	xi
Transport by inland waterway	xii
Transport by oil pipeline	xiii
Combined transport	xiv
Networks	xv
Railways	xv
Roads	xvi
Inland waterways	xvii
Pipelines	xviii
Mobile equipment	xviii
Railways	xviii
Road transport	xix
Inland water transport	xx
Combined transport	xxi
Utilization of equipment	xxi
Railways	xxi
Roads	xxii
Inland waterways	xxiii
II. Traffic trends on E-roads 1955-1965	xxiv

Tables

General statistics

1. Population and area of European countries and the United States of America	1
2. Gross national product and indices of industrial production	2

Passenger transport

3. International travel statistics	4
4. Railways: train-kilometres, passenger-kilometres, passengers carried and average length of journey	6
5. Estimates of passenger road-motor vehicle-kilometres and of passenger-kilometres by road	9

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
<i>Explication des signes employés dans le Bulletin</i> . . .	vi
I. La situation des transports en Europe	vii
Transport de voyageurs	vii
Transport de marchandises	ix
Evolution de la production et du volume du transport de marchandises	ix
Transports par chemin de fer	ix
Transports par route	xi
Transports par voies navigables	xii
Transports par oléoducs	xiii
Transports combinés	xiv
Réseaux de transport	xv
Chemins de fer	xv
Routes	xvi
Voies navigables	xvii
Oléoducs	xviii
Equipeement mobile	xviii
Chemins de fer	xviii
Transports routiers	xix
Transports par voies navigables	xx
Transports combinés	xxi
Utilisation du matériel	xxi
Chemins de fer	xxi
Routes	xxii
Voies navigables	xxiii
II. Evolution de la circulation sur le réseau routier E, 1955-1965	xxiv

Tableaux

Statistiques générales

1. Population et superficie des pays européens et des Etats-Unis d'Amérique	1
2. Produit national brut et indices de la production industrielle	2

Transport de voyageurs

3. Statistique du tourisme international	4
4. Chemins de fer: trains-kilomètres, voyageurs-kilomètres, voyageurs transportés et parcours moyen	6
5. Estimations des parcours kilométriques des véhicules routiers automobiles pour le transport de voyageurs et des voyageurs-kilomètres par route	9

Table	Page
6. Number of entries of foreign private cars	11
7. Number of entries of buses ; passengers carried by bus in international traffic	12

Freight transport

8. Relative importance of the four principal modes of inland transport in various countries : Percentage of total tons carried and ton-kilometres by each of the four modes of transport	13
9. Combined transport : Transport by rail in containers	17
10. Railways : Train-kilometres, ton-kilometres, tons carried, average length of haul and wagons loaded and received loaded	18
11. Distribution of internal transport by rail by ranges of distance	22
12. International goods transport by rail : Tons and ton-kilometres of goods entered as a percentage of total tons carried and ton-kilometres	24
13. Summary of available statistics and estimates of the transport of freight by road	25
14. Road traffic : Estimated kilometres run by goods road motor vehicles	28
15. International road traffic and transport : Number of entries of vehicles and tons carried	30
16. Inland waterways : Tons loaded, tons unloaded, tons in transit, tons carried, ton-kilometres and average length of haul	32
17. Distribution of internal transport by inland waterway by ranges of distance	34
18. Transport on international rivers : A. Rhine ; B. Danube	36
19. Oil pipeline transport	39
20. International transport by sea : Tonnage loaded and unloaded at ports (excluding coastwise transport)	40

Networks

21. Railways : Total length of line operated, length electrified, length not open to passenger traffic, length of double or multiple track and total length of track	42
22. Road networks : Length of road classified by width of carriageway and nature of surface	46
23. Annual expenditure on roads	50
24. Inland waterways : Length classified by carrying capacity of craft able to use waterways	52
25. Oil pipelines : Length operated at end of year	55

Mobile equipment and staff

26. Railways : Number and power of locomotives and rail motor vehicles	56
27. Railways : Number and capacity of passenger carriages, vans and freight rolling stock	60
28. Railways : Total staff employed	63

Tableaux	Pages
6. Nombre d'entrées de voitures privées étrangères	11
7. Nombre d'entrées d'autobus ; voyageurs transportés par autobus en trafic international	12

Transport de marchandises

8. Importance relative des quatre principaux modes de transport intérieur dans divers pays : pourcentage de l'ensemble des tonnes transportées et des tonnes-kilomètres par chacun des quatre modes de transport	13
9. Transports combinés : transports par chemin de fer en containers	17
10. Chemins de fer : trains-kilomètres, tonnes-kilomètres, tonnes transportées, parcours moyen d'une tonne et wagons chargés et reçus chargés	18
11. Répartition des transports internes par chemin de fer par paliers de distance	22
12. Transports internationaux de marchandises par chemin de fer : tonnes et tonnes-kilomètres des marchandises entrées, en pourcentage des totaux des tonnes transportées et des tonnes-kilomètres	24
13. Récapitulation des statistiques et estimations disponibles des transports de marchandises par route	25
14. Circulation routière : estimations des kilomètres parcourus par les véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises	28
15. Circulation et transports routiers internationaux : Nombre d'entrées de véhicules et tonnes transportées	30
16. Voies navigables : tonnes chargées, tonnes déchargées, tonnes en transit, tonnes-kilomètres et parcours moyen d'une tonne	32
17. Répartition des transports internes par voies navigables par paliers de distance	34
18. Transports sur les fleuves internationaux : A. Rhin ; B. Danube	36
19. Transports par oléoducs	39
20. Transports maritimes internationaux : tonnage chargé et déchargé dans les ports (cabotage exclu)	40

Réseaux de transport

21. Chemins de fer : longueur totale des lignes exploitées, longueur électrifiée, longueur non ouverte aux services voyageurs, longueur des lignes à deux ou à plusieurs voies et longueur totale des voies	42
22. Réseau routier : longueur des routes classées par largeur de la chaussée et par nature du revêtement	46
23. Dépenses annuelles de voirie routière	50
24. Voies navigables : longueur des voies classées par capacité de charge des bateaux pouvant les utiliser	52
25. Oléoducs : longueur exploitée à la fin de l'année	55

Equipement mobile et personnel

26. Chemins de fer : nombre et puissance des locomotives et automotrices	56
27. Chemins de fer : nombre et capacité des voitures à voyageurs, des fourgons et des wagons à marchandises	60
28. Chemins de fer : total du personnel	63

<i>Table</i>	<i>Page</i>
29. Road transport : Passenger vehicles : Number of motor-cycles, private cars and buses	64
30. Road transport : Goods vehicles : Number and capacity of motor lorries and trailers	67
31. Road transport : Number of lorries classified by load capacity groups	70
32. Road transport : Totals of mechanically propelled vehicles	73
33. Road transport : Heads of population per road motor vehicle	74
34. Consumption of fuel by road vehicles	75
35. Inland waterways : Number, capacity and power of craft in service	76
36. Inland waterways : Craft classified by carrying-capacity groups	78
37. Inland waterways : Craft in service classified by age	82
38. Combined transport equipment : Number of containers owned or approved by railway administrations	88

Charts

I. Number of private cars per thousand inhabitants in selected European countries and the United States	16
II. Utilization of railway wagons in 1965 and 1966	85

Appendices

1. Statistics of international goods transport :	
Austria	90
Belgium	92
Denmark	94
France	96
Greece	98
Hungary	100
Netherlands	102
Norway	104
Sweden	106
Western Germany	108
Yugoslavia	110
Summary table	112
2. Definitions of terms	116
3. Sources of information and coverage of statistics	132

<i>Tableaux</i>	<i>Pages</i>
29. Transports routiers : véhicules servant au transport de voyageurs : nombre des motocycles, des voitures privées, des autocars et des autobus	64
30. Transports routiers : véhicules servant au transport de marchandises : nombre et capacité des camions et des remorques	67
31. Transports routiers : effectifs de camions répartis par classes de charge utile	70
32. Transports routiers : ensemble des véhicules à propulsion mécanique	73
33. Transports routiers : nombre d'habitants par véhicule routier à moteur	74
34. Consommation de carburant par les véhicules routiers	75
35. Voies navigables : nombre, capacité et puissance des bateaux en service	76
36. Voies navigables : bateaux classés par catégorie de capacité de charge	78
37. Voies navigables : bateaux en service classés par âge	82
38. Matériel pour les transports combinés : effectifs de containers appartenant à des administrations ferroviaires ou agréés par elles	88

Diagrammes

I. Nombre de voitures privées par mille habitants dans certains pays européens et les Etats-Unis	16
II. Utilisation des wagons à marchandises en 1965 et 1966	85

Appendices

1. Statistique des transports internationaux de marchandises :	
Autriche	90
Belgique	92
Danemark	94
France	96
Grèce	98
Hongrie	100
Pays-Bas	102
Norvège	104
Suède	106
Allemagne occidentale	108
Yougoslavie	110
Tableau récapitulatif	112
2. Définitions des termes	116
3. Sources d'information et champ couvert par les statistiques	132

Explanation of symbols

- .. = not available
- 0 = magnitude less than half of unit employed
- = nil
- = revised figure
- * = estimate by the secretariat of the Economic Commission for Europe
- † Including West Berlin. See appendix 3 (b)

Decimal figures in table section are preceded by a point (.)

Hundreds and thousands and thousands and millions are separated by a space

* * *

The statistical data relating to 1967 are, in many cases, provisional and revised figures may be published in the next issue of this *Bulletin*. Provisional figures are not specially indicated unless they have been estimated by the Secretariat, in which case an asterisk is inserted

Explication des signes

- .. = chiffre non disponible
- 0 = quantité inférieure à la moitié de l'unité employée
- = zéro
- = chiffre révisé
- * = évaluation établie par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe
- † Y compris Berlin-Ouest. Voir appendice 3 b)

Les décimales dans la section des tableaux sont précédées d'un point (.)

Les centaines et les milliers et les milliers et les millions sont séparés par un espace

* * *

Beaucoup des données statistiques relatives à 1967 sont provisoires et des chiffres révisés figureront, s'il y a lieu, dans la prochaine édition du *Bulletin*. Les données provisoires ne sont pas indiquées d'une manière particulière, à moins qu'il ne s'agisse d'estimations du Secrétariat, qui sont signalées par un astérisque

THE TRANSPORT SITUATION IN EUROPE ¹

In most western European industrial countries 1967 was the third successive year of comparatively slow rate of economic growth. "In the year as a whole, aggregate national products increased by only 2 per cent in real terms, the value of imports from the rest of the world hardly at all, and trade within the area by only about 5 per cent. . . . To a great extent . . . recession took the form not of falling output but of retardation in its rate of growth. But in five countries there was for a period an actual decline in industrial production. In each of these countries, however, industrial output by the end of 1967 had increased again and, except for the United Kingdom, had reached its previous peak level." ² The situation in southern Europe was somewhat different: "Except in Portugal and Cyprus, the rate of growth of GNP in the southern European countries suffered, in 1967, an important decline." ³ Figures giving the GNP in 1967 compared with 1966 are to be found in Table 2 of this Bulletin.

In eastern Europe and the Soviet Union economic growth in 1967 proceeded at a rapid pace, although less fast than in the preceding year. ⁴ The rate of industrial expansion accelerated between 1966 and 1967 in most of these countries and in practically all of them the high 1966 level of agricultural output was maintained.

In view of this economic background the total volume of transport was well maintained although the extent of growth varied considerably between countries and more particularly between the different modes of transport.

PASSENGER TRANSPORT

There was a small increase in the volume of travel, compared with 1966. In western Europe this increase occurred almost wholly in "private" transport, that is on travel by private car whose numbers increased in all countries, although not always at as great a rate as in immediately preceding years. In the planned economy countries of eastern Europe, where numbers of private cars are small in relation to population, there was a

LA SITUATION DES TRANSPORTS EN EUROPE ¹

Dans la plupart des pays industrialisés d'Europe occidentale, les taux de croissance économique ont, pour la troisième année consécutive, été relativement faibles en 1967. Pour l'ensemble de l'année, la valeur globale réelle des produits nationaux n'a augmenté que de 2 %, les importations en provenance du reste du monde ont à peine progressé, et les échanges au sein de la région ne se sont accrus que de 5 % environ. La récession a plus souvent pris la forme d'un fléchissement du taux de croissance de la production que d'un recul de celle-ci. Mais, dans cinq pays, la production industrielle a effectivement diminué pendant un temps. Dans chacun d'eux, toutefois, cette production s'était remise à croître à la fin de 1967 et, sauf au Royaume-Uni, avait rejoint le niveau atteint lors de sa pointe précédente ². En Europe méridionale, la situation est tout à fait différente: «Sauf au Portugal et à Chypre, le rythme de croissance du PNB dans les pays de l'Europe méridionale s'est beaucoup ralenti en 1967 ³.» On trouvera, dans le tableau 2 du présent Bulletin les chiffres relatifs au PNB en 1967, comparés à ceux de 1968.

En Europe orientale et en Union soviétique, la croissance économique s'est poursuivie en 1967 à un rythme rapide, moins cependant que l'année précédente ⁴. Le rythme de l'expansion industrielle s'est accéléré entre 1966 et 1967 dans la plupart de ces pays et, dans presque tous, la production agricole s'est maintenue au niveau élevé qu'elle avait atteint en 1966.

Compte tenu de cette situation économique, le volume total des transports s'est maintenu à un niveau satisfaisant, bien qu'il ait progressé dans des mesures très différentes selon les pays et, surtout, selon les différents modes de transport.

TRANSPORT DES VOYAGEURS

Le volume des déplacements a légèrement augmenté par rapport à 1966. En Europe occidentale, cette augmentation a presque entièrement porté sur les transports «privés», c'est-à-dire sur les transports par voitures privées. Le parc de voitures privées s'est accru dans tous les pays, mais pas toujours aussi rapidement que pendant les quelques années précédentes. Dans les pays d'Europe orientale à économie planifiée, où le nombre des voitures

¹ The comments made here are based on data in the tables included in this Bulletin and on information available to the secretariat from other sources.

² *Economic Survey of Europe in 1967*, chapter I, page 1, United Nations publication, Sales No.: E.68.II.E.1.

³ *Ibid.*, chapter I, page 50.

⁴ *Ibid.*, chapter II, page 1.

¹ L'analyse présentée dans cette section se fonde sur les données des tableaux figurant dans le présent *Bulletin* et sur des renseignements que le secrétariat a obtenus d'autres sources.

² Voir *Etude sur la situation économique de l'Europe en 1967*, chapitre premier, section 1.

³ *Ibid.*, chapitre premier, section 3.

⁴ *Ibid.*, chapitre II, section 1.

further increase in railway passenger traffic (nearly 7 per cent in passenger-kilometres, in the USSR, and nearly 8 per cent in Romania with somewhat smaller percentages in the other countries). In Yugoslavia public passenger transport (rail and road taken together) increased by 1 per cent, a fall of 12 per cent in rail passenger-kilometres being more than compensated by a rise of 13 per cent in passenger-kilometres by bus, coach and trolleybus services; this shift in traffic is reported to be a consequence of an increase in railway fares and a curtailment of facilities.

Apart from the growing use of private cars to which the decrease in railway passenger traffic in a number of countries is ascribed, there were various other special factors influencing the amount of travel by rail. One of the causes of the fall in passenger traffic in Switzerland and western Germany was the decline in the numbers of foreign workers carried; in the latter country part of the fall in railway traffic was balanced by a rise in the number of journeys by railway operated road services. Growth of air travel is stated to be a cause of loss of rail traffic in France, Sweden and western Germany. In France the drop in passenger traffic would have been somewhat greater had there not been an increase of 1.9 per cent in passenger journeys and of 3.3 per cent in passenger-kilometres in Paris suburban traffic, which, in 1967, accounted for 61 per cent of the number of passengers carried by rail and 16 per cent of the passenger-kilometres. It is reported from Sweden that the alteration of the rule of the road from driving on the left to driving on the right and the special speed limits which accompanied it led to a temporary increase in rail traffic; September, when the change was made, was the only month in the year when the number of passengers carried by rail exceeded that of the corresponding month of 1966. In the United Kingdom there was a growth in commuter traffic; the number of passengers carried with season tickets rose from 288 million in 1966 to 300 million in 1967, an increase of 4.3 per cent. Traffic increases on British Railways were largely concentrated on electrified routes where the number of journeys was 24 per cent higher than in 1966.

International travel, judging by the figures in Table 3, increased fairly generally except in western Europe, where the number of tourist arrivals and tourist nights varied little from 1966 to 1967. There were, however, marked increases in Spain and Portugal and in several countries of eastern Europe notably arrivals in Czechoslovakia (plus 31 per cent) and Hungary (plus 43 per cent). The last mentioned figure may be compared with the rise of 67.6 per cent in foreign private cars entering Hungary in 1967 compared with 1966, shown in Table 6,

privées est faible par rapport au chiffre de la population, on a enregistré une nouvelle augmentation des déplacements par chemin de fer (augmentation de près de 7 % du nombre de voyageurs-kilomètres en URSS et de presque 8 % en Roumanie, les proportions étant relativement plus faibles dans les autres pays). En Yougoslavie, le volume des transports publics de voyageurs (par la route et par chemin de fer) a progressé de 1 %, une baisse de 12 % du nombre de voyageurs-kilomètres transportés par chemin de fer ayant été plus que compensée par une augmentation de 13 % du nombre de voyageurs-kilomètres transportés par autobus, autocar et trolleybus. Cette évolution est due, semble-t-il, à l'augmentation des tarifs de chemin de fer et à une réduction des services.

En plus de l'utilisation croissante des voitures privées, à laquelle on attribue la réduction des déplacements par chemin de fer, divers autres facteurs particuliers influent sur le volume du transport des voyageurs par chemin de fer. En Suisse et en Allemagne occidentale, la réduction s'explique en partie par la diminution du nombre des travailleurs étrangers transportés; dans ce dernier pays, elle a été en partie compensée par une augmentation des déplacements de voyageurs effectués par des services de transports routiers exploités par des administrations de chemin de fer. En France, en Suède et en Allemagne occidentale on a signalé que l'augmentation du volume des déplacements par avion est une des causes de la réduction des déplacements par chemin de fer. En France, la diminution du volume des déplacements aurait été sensiblement plus marquée sans l'augmentation de 1,9 % du volume des voyageurs transportés et de 3,3 % du nombre de voyageurs-kilomètres dans les transports de banlieue de la région parisienne, qui ont représenté, en 1967, 61 % du nombre des voyageurs transportés par chemin de fer et 16 % du nombre total de voyageurs-kilomètres. Les renseignements provenant de Suède indiquent que le changement de la conduite à gauche à la conduite à droite dans la circulation routière et les limitations spéciales de vitesse qui l'ont accompagné, ont provoqué une augmentation temporaire du volume des déplacements par chemin de fer. Le mois de septembre, pendant lequel ce changement est intervenu, a été le seul mois de l'année où le nombre des voyageurs transportés par chemin de fer a augmenté par rapport au mois correspondant de 1966. Au Royaume-Uni, on a enregistré une augmentation du trafic sur les lignes de banlieue; le nombre des voyageurs transportés avec des billets ou des cartes d'abonnement est passé de 288 millions en 1966 à 300 millions en 1967, soit une augmentation de 4,3 %. C'est surtout sur les lignes électrifiées du réseau britannique que le nombre des déplacements a augmenté, l'accroissement ayant été de 24 % par rapport à 1966.

Comme le montrent les chiffres du tableau 3, le volume du tourisme international a augmenté un peu partout, sauf en Europe occidentale, où le nombre des arrivées de touristes et des nuitées a peu varié de 1966 à 1967. On a cependant enregistré des augmentations sensibles en Espagne et au Portugal, ainsi que dans plusieurs pays d'Europe orientale, surtout en ce qui concerne les arrivées en Tchécoslovaquie (augmentation de 31 %) et en Hongrie (augmentation de 43 %). Il est intéressant de comparer ce dernier chiffre avec l'augmentation de

and the 55.7 per cent increase in passengers entered in foreign buses given in Table 7.

FREIGHT TRANSPORT

Freight transport as a whole increased to a moderate extent in most countries more or less in line with the growth in economic activity mentioned above and shown by the indices of GNP and industrial production given in Table 2. It is not possible to be more precise owing to the incomplete nature of the data relating to road transport.

As shown in Table 8, there were fairly marked changes in the share of each mode of transport in the total amount of goods carried. Almost everywhere the proportion carried by rail decreased. In most countries there was an absolute decrease in rail freight transport, while in some countries rail transport increased to a lesser extent than transport by other means.

Rail transport

Table 10 shows that there were decreases in ton-kilometres and, to a slightly lesser extent, in tons carried on the majority of railway systems. The most common cause was the continuation of the decline in coal traffic associated with structural changes relating to energy production, and especially to the substitution of liquid for solid fuels, to which particular attention was paid in the previous issue of this Bulletin. Reduced activity in the building trades was also a cause of smaller rail traffic in some cases, notably in western Germany and in Switzerland. In the latter country the increase was due almost wholly to the rise of 5.6 per cent in the tonnage passing in transit. In Sweden the drop in ton-kilometres is ascribed partly to the fact that in 1966 ton-kilometres were inflated by increases in rail hauls caused by the inability to use a number of ports which were frozen up for an unusually long time in the severe winter of that year. The decline in rail transport in Yugoslavia, which was partially offset by an increase in road transport tonnage (but not ton-kilometres) is reported to be due to changes in the industrial structure of the country and in the consumption of raw materials; a rise in railway rates also played a part, as did restrictions on investment.

67,6 %, entre 1966 et 1967, du nombre d'entrées en Hongrie de voitures privées étrangères (tableau 6) et celle de 55,7 % du nombre d'entrées de voyageurs transportés par des autobus étrangers (tableau 7).

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Dans l'ensemble, le volume des transports de marchandises a augmenté de façon modérée dans tous les pays, plus ou moins parallèlement à la progression de l'activité économique dont il a été question précédemment et qui ressort des indices du PNB et de la production industrielle indiquée dans le tableau 2. Il n'est pas possible de fournir des indications plus précises, car les statistiques relatives au transport routier sont incomplètes.

Comme le montre le tableau 8, on a enregistré des variations assez sensibles de la part de chacun des modes de transport dans le volume total des marchandises transportées. Presque partout la proportion de marchandises transportées par chemin de fer a diminué. Dans la plupart des pays, on a enregistré une réduction, en chiffres absolus, du volume des transports de marchandises par chemin de fer, tandis que dans plusieurs d'entre eux, ces transports n'ont pas progressé dans la même mesure que d'autres modes de transport.

Transports par chemin de fer

Le tableau 10 fait apparaître des diminutions du nombre des tonnes-kilomètres et, dans une mesure légèrement moindre, de celui des tonnes transportées sur la majorité des réseaux de chemin de fer. Le plus fréquemment, cela s'explique par une nouvelle réduction du tonnage de charbon transporté par chemin de fer, par suite des changements de structure intervenus dans la production d'énergie, et surtout du remplacement des combustibles solides par les combustibles liquides, évolution qui a été analysée de façon approfondie dans le numéro précédent du Bulletin. De même, le fléchissement de l'activité dans l'industrie de la construction a, dans certains cas, provoqué une réduction du tonnage transporté par chemin de fer, surtout en Allemagne occidentale et en Suisse. Dans ce dernier pays, l'accroissement constaté s'explique presque entièrement par une augmentation de 5,6 % du tonnage transporté en transit. En Suède, la baisse du nombre des tonnes-kilomètres est attribuée en partie au fait que, en 1966, l'accroissement du nombre des tonnes-kilomètres était dû à l'augmentation des parcours résultant de l'impossibilité d'utiliser un certain nombre de ports que le gel avait rendus inabordables pendant une période d'une durée inhabituelle au cours de l'hiver, très rigoureux cette année-là. En Yougoslavie, le recul des transports par chemin de fer, qui a été en partie compensé par une augmentation du tonnage transporté par la route (mais pas du nombre des tonnes-kilomètres) doit, semble-t-il, être attribué aux modifications intervenues dans la structure industrielle du pays et dans la consommation de matières premières; l'augmentation des tarifs de chemin de fer a également été un facteur déterminant, ainsi que les restrictions imposées à l'investissement.

Among countries where rail traffic increased, the rise in Italy was a consequence of the revival of industrial and commercial activity (industrial production, after rising by 11.6 per cent in 1966, increased by a further 8.4 per cent in 1967). In Norway the increase of between 7 and 8 per cent in tons and ton-kilometres was due mainly to a growth of ore traffic, apart from the iron ore traffic on Ofoten railway to Narvik⁵ which rose by 13 per cent owing not only to the forwarding of a greater tonnage of ore but to the sending of a greater part of this traffic than heretofore via Narvik instead of through the Swedish port of Luleå. The rise in freight traffic in Spain reflected the higher level of economic activity in the country. In Switzerland where transit traffic accounted for 24.7 per cent of total tons carried and 45.9 per cent of the total ton-kilometres on the Swiss Federal Railways (corresponding percentages in 1966 were 23.9 and 45.3 respectively), internal traffic, exports and imports carried by rail increased by 1.3 per cent.

In the planned economies of eastern Europe increases in railway traffic were generally in line with the higher level of economic activity, except in eastern Germany where rail traffic in 1967 was lower than in 1966 almost entirely because of a substantial fall in the tonnage of coal traffic. In Czechoslovakia structural changes led to a small reduction in the average length of haul so that there was a slight decline in ton-kilometres although there was a moderate increase in tonnage. In the Soviet Union there were increases in all the main categories of traffic by rail; the relevant figures are as follows:

Dans certains pays, le trafic par chemin de fer s'est développé. En Italie, l'augmentation a été la conséquence de la reprise de l'activité industrielle et commerciale (après avoir progressé de 11,6 % en 1966, la production industrielle a de nouveau augmenté de 8,4 % en 1967). En Norvège, l'augmentation de 7 à 8 % du nombre des tonnes et de celui des tonnes-kilomètres s'explique surtout par l'accroissement du tonnage de minerais, non compris les transports vers Narvik de minerai de fer sur le chemin de fer d'Ofoten⁵, qui ont progressé de 13 % non seulement parce que le tonnage de minerai transporté a augmenté, mais aussi parce qu'une proportion de ce tonnage plus élevée qu'auparavant a été expédiée par Narvik, plutôt que par le port suédois de Luleå. L'augmentation du volume des marchandises transportées en Espagne est due à l'intensification de l'activité économique dans ce pays. En Suisse, où les transports de marchandises en transit ont représenté 24,7 % du nombre total des tonnes transportées et 45,9 % du nombre total des tonnes-kilomètres sur les Chemins de fer fédéraux (en 1966, les pourcentages correspondants avaient été de 23,9 et 45,3 respectivement), les transports intérieurs de marchandises, et le tonnage des marchandises exportées et importées par chemin de fer n'ont progressé que de 1,3 %.

Dans les pays d'Europe orientale à économie planifiée, l'augmentation du tonnage transporté par chemin de fer est généralement allée de pair avec le développement de l'activité économique, sauf en Allemagne orientale où, en 1967, le volume des marchandises transportées par chemin de fer a baissé par rapport à 1966, ce qui s'explique presque entièrement par une forte réduction du tonnage de charbon transporté. En Tchécoslovaquie, les changements de structure se sont traduits par une faible réduction du parcours moyen d'une tonne, de telle sorte que l'on a enregistré un léger fléchissement du nombre de tonnes-kilomètres en dépit d'un accroissement modéré du nombre des tonnes transportées. En Union soviétique, on a constaté des augmentations pour toutes les principales catégories de marchandises transportées par chemin de fer; les chiffres pertinents sont les suivants:

Principal traffic categories
USSR Railways

Principales catégories de marchandises transportées
Chemins de fer de l'URSS

Commodity Group	Tons Carried (Millions)		Increase in 1967 on 1966	Groupe de produits
	Tonnes transportées (en millions)		Augmentation de 1966 à 1967	
	1966	1967	%	
Coal	549.6	567.1	3.2	Charbon
Petroleum	239.1	259.3	8.4	Pétrole
Ores	200.2	215.2	7.5	Minerais
Iron and Steel	118.1	126.2	6.9	Produits sidérurgiques
Wood and wood products	164.0	171.6	4.6	Bois et produits du bois
Chemical and Mineral Fertilizers	47.3	51.6	9.1	Engrais chimiques et minéraux
Cereals	88.9	92.6	4.2	Céréales
Coke	30.6	30.8	0.7	Coke
Cement	65.0	68.0	4.6	Ciment

⁵ For figures of this traffic, see footnote to table 10.

⁵ Des chiffres relatifs à ces transports sont donnés dans une note du tableau 10.

From the data in Table 10 (column 8), Table 12 and Appendix 1, it would appear that international traffic in 1967 represented much the same percentage of total traffic as in 1966. There were a few instances in which the international percentage rose, notably Finland, Greece and Yugoslavia. In the first mentioned country one of the reasons was the introduction of a daily train service conveying coke from Cherepovets in the USSR to Raahe for the blast furnaces of a new steelworks (total length of haul 1 340 km, of which 700 km in Finland).

There was a moderate over-all increase in international refrigerated traffic by rail carried under the auspices of the Interfrigo Company, in which sixteen European railway administrations now participate, the Norwegian and Swedish State Railways having joined at the beginning of 1967. The total number of loaded journeys was up by 5 700 or approximately 2.5 per cent in 1967 disregarding the traffic of the two new member administrations.

Road transport

From the somewhat limited data available⁶ the growth in the transport of goods by road continued in 1967 but at a somewhat slower pace than heretofore in several countries; in at least one instance (western Germany) there was a small decline in tonnage carried by long-distance road services and it was estimated that there was also a marked decrease in short-distance road transport as a result of the falling off in building materials traffic. The only recorded case of a markedly higher increase, in 1967, than in 1966 was in the Netherlands where tons carried by road rose by 5.2 per cent, in 1967, against no increase, in 1966, and ton-kilometres by 9.9 per cent as against an increase of 3.7 per cent in 1966. Road transport in Switzerland also suffered from the effects of reduced building activity, except in areas where extensive road construction was taking place.

International traffic by road (see Table 15 and Appendix 1) continued to rise rapidly in most countries and generally at a faster rate than domestic traffic. The only exception to the upward trend was in Poland. The growth in tonnage leaving France by road is noteworthy; it is accounted for, for the most part, by a rise in the tonnage of ore to Luxembourg, a traffic which had previously been conveyed mainly by rail.

⁶ See Table 13 (tons and ton-kilometres), Table 14 (vehicle-kilometres of goods road motor vehicles), Table 30 (number and capacity of goods vehicles) and Table 34, col. 4 (consumption of diesel oil by road vehicles, most of which is by goods vehicles).

Les chiffres du tableau 10 (colonne 8), du tableau 12 et de l'appendice 1 semblent indiquer qu'en 1967 le trafic international a représenté plus ou moins la même proportion du trafic total qu'en 1966. Dans un petit nombre de cas, le pourcentage du trafic international s'est accru, notamment en Finlande, en Grèce et en Yougoslavie. En Finlande, cela s'explique notamment par la création d'un service quotidien de transport par chemin de fer, de Tcherepovets (en URSS) à Raahe, du coke destiné aux hauts fourneaux d'une nouvelle usine sidérurgique (la longueur totale du parcours étant de 1 340 km, dont 700 km sur le territoire finlandais).

On a constaté une augmentation globale modérée du volume des transports frigorifiques internationaux par chemin de fer, effectués sous les auspices de la Société Interfrigo, à laquelle participent actuellement seize administrations européennes des chemins de fer, les chemins de fer d'Etat norvégiens et suédois faisant partie de cette société depuis le début de 1967. Le nombre total des parcours effectués chargés a augmenté de 5 700 en 1967, soit de 2,5 % environ, sans tenir compte du trafic assuré par les deux nouvelles administrations membres.

Transports routiers

Selon les statistiques relativement limitées dont on dispose⁶, l'augmentation du volume des marchandises transportées par route s'est poursuivie en 1967, mais à un rythme relativement plus lent qu'auparavant dans plusieurs pays; dans un cas au moins (Allemagne occidentale), on a constaté une faible réduction du tonnage transporté par les services routiers sur de longues distances et l'on a estimé que, par suite de la réduction du volume des matériaux de construction transportés, les transports routiers sur de courtes distances ont également accusé un recul sensible. Le seul cas connu d'augmentation nettement plus prononcée par rapport à 1966 est celui des Pays-Bas où le nombre de tonnes transportées par route a progressé de 5,2 % en 1967 alors qu'il était resté au même niveau en 1966, et celui des tonnes-kilomètres de 9,9 % alors qu'en 1966 l'augmentation n'avait été que de 3,7 %. En Suisse également, les transports par route ont subi les effets d'une réduction de l'activité dans l'industrie du bâtiment, sauf dans les régions où de grands travaux de construction routière ont été entrepris.

Les transports routiers internationaux (voir tableau 15 et appendice 1) ont continué de progresser rapidement dans la plupart des pays, et généralement à un rythme plus rapide que les transports intérieurs. Seule la Pologne fait exception à cette tendance. L'augmentation du tonnage des marchandises quittant la France par la route mérite d'être soulignée; elle s'explique en grande partie par l'accroissement du tonnage des minerais dirigés vers le Luxembourg, transport qui avait jusque-là été surtout effectué par chemin de fer.

⁶ Voir tableau 13 (tonnes transportées et tonnes-kilomètres), tableau 14 (kilomètres parcourus par les véhicules routiers automobiles pour le transport des marchandises), tableau 30 (nombre et charge utile des véhicules servant au transport des marchandises) et tableau 34, colonne 4 (consommation de gas-oil par les véhicules routiers, dont la plupart sont des véhicules servant au transport des marchandises).

Inland water transport, helped by generally favourable weather conditions, increased considerably in nearly all countries. Exceptions to the upward trend were in Austria, Switzerland and the United Kingdom. The decrease in Austria was largely due to a reduction in domestic traffic where a falling off in the transport of petroleum and petroleum products caused a 29 per cent drop in tonnage and of 4 per cent in ton-kilometres; there was also a moderate decline in imports. Transit traffic, thanks to a substantial rise in forwardings from western Germany, rose by 27 per cent. Inland water transport in Switzerland refers essentially to the port of Bâle whose share in total Swiss imports and exports fell from 29.0 per cent, in 1966, to 24.8 per cent, in 1967, while its importance in respect of transit traffic grew, some 17.6 per cent of the tonnage handled in Bâle, in 1967, being due to such traffic (13.4 per cent, in 1966). Much of the decrease in the tonnage of goods entering Switzerland by IWT was caused by a 15.4 per cent fall in petroleum products traffic, resulting from the coming into full production of refineries at Cressier in western Switzerland and at Collombey (Aigle) in the Rhône valley, which receive their crude oil by pipeline; a decline in solid fuel consumption was accompanied by a drop of 25.6 per cent in the tonnage of such fuel reaching Switzerland via the Rhine. On the other hand, there was an increase of 48 per cent (to 430 000 tons) in pig iron and crude steel traffic for domestic consumption and in transit to Italy.

In Belgium the main increase related to international traffic, especially in goods entering the country by inland waterway, in particular via the frontier with the Netherlands where the tonnage entering rose from 29.7 million in 1966 to 33.1 million in 1967. As regards the different categories of commodities carried on the Belgian waterways, increases in traffic occurred under all heads except solid fuel where ton-kilometres in 1967 were very slightly lower than in 1966.

In France domestic traffic tonnage rose by only 3 per cent and there was a very slight falling off in ton-kilometres; building materials traffic which rose by 6 per cent and accounted for over half the domestic traffic tonnage, was mainly responsible for the increase.

The tonnage of exports rose by 7 per cent to 18.3 millions tons of which 11.3 were via the Rhine, and 1.9 via the Moselle. The rate of increase was 2 per cent via the Rhine and 16 per cent on the Moselle and other waterways. The reason for the slow rate of increase on the Rhine was mainly the 20 per cent fall in forwardings of petroleum products from Strasbourg, which had been replaced, as regards Switzerland and western Germany

Grâce aux conditions atmosphériques généralement favorables, les transports par voie navigable se sont considérablement intensifiés dans presque tous les pays. Les seules exceptions ont été enregistrées en Autriche, en Suisse et au Royaume-Uni. En Autriche, le recul s'explique surtout par une réduction du volume du trafic intérieur, les transports de pétrole et de produits pétroliers ayant diminué de 29 % en tonnage et de 4 % en tonnes-kilomètres; en outre, on a constaté une réduction modérée des importations. Le volume de marchandises transportées en transit a progressé de 27 %, grâce à une augmentation sensible des expéditions en provenance d'Allemagne occidentale. En Suisse, les transports par voie navigable sont concentrés avant tout dans le port de Bâle, dont la part dans les importations et les exportations totales de la Suisse a baissé, passant de 29,0 % en 1966 à 24,8 % en 1967. En revanche, le port prenait plus d'importance en ce qui concerne le trafic de transit qui a représenté, en 1967, 17,6 % du tonnage total passant par Bâle, contre 13,4 % en 1966. La diminution du tonnage des marchandises entrées en Suisse par voie navigable s'explique en grande partie par une réduction de 15,4 % du volume des produits pétroliers transportés, depuis que les raffineries de Cressier en Suisse occidentale et de Collombey (Aigle), dans la vallée du Rhône, qui sont alimentées en pétrole brut au moyen d'oléoducs, ont atteint leur pleine capacité de production; la diminution de la consommation de combustibles solides est allée de pair avec une baisse de 25,6 % du tonnage de ces combustibles arrivant en Suisse par le Rhin. En revanche, on a enregistré une augmentation de 48 % (avec un total de 430 000 tonnes) du volume de fonte et d'acier bruts destinés à la consommation intérieure ou en transit vers l'Italie.

En Belgique, c'est le trafic international qui a le plus progressé, surtout celui des marchandises arrivant dans le pays par voie navigable, notamment à la frontière avec les Pays-Bas où le tonnage des marchandises importées de cette manière est passé de 29,7 millions en 1966 à 33,1 millions en 1967. En ce qui concerne les marchandises transportées sur les voies navigables belges, un accroissement du trafic a été constaté pour toutes les catégories, à l'exception des combustibles solides pour lesquels le nombre des tonnes-kilomètres avait légèrement baissé en 1967 par rapport à 1966.

En France, le volume du trafic intérieur n'a augmenté que de 3 % et le nombre des tonnes-kilomètres a très légèrement diminué; l'augmentation est due essentiellement à l'accroissement de 6 % du volume des matériaux de construction transportés, qui a représenté plus de la moitié du tonnage transporté sur les voies navigables intérieures.

Le tonnage des exportations a progressé de 7 % pour atteindre 18,3 millions de tonnes, dont 11,3 millions par le Rhin et 1,9 million par la Moselle. Le taux d'augmentation a été de 2 % en ce qui concerne le Rhin, et de 16 % dans le cas de la Moselle et des autres voies navigables. Le faible taux d'augmentation enregistré pour le Rhin peut être attribué essentiellement à une réduction de 20 % des expéditions de produits pétroliers de Strasbourg, qui

by oil from refineries newly established in those countries ; this fall was partly compensated by an increase of 18.6 per cent in sand and gravel traffic which totalled 5.9 million tons exported in 1967.

Increases in exports via the Moselle occurred under most headings, the more important being in iron and steel products traffic, which rose by 15 per cent to 1.3 million tons, and building materials traffic which increased by 13 per cent to 560 000 tons. On other waterways the chief increase was in agricultural produce which rose by 42 per cent to 2.4 million tons. Imports at 11.2 million tons were up by 1.2 per cent, a 4 per cent decrease on the Rhine being offset by a 15 per cent increase, on the Moselle, and a 16 per cent increase on other waterways.

In western Germany, the increase in tonnage carried was entirely due to international traffic, as tonnage carried in domestic traffic declined slightly. There was, however, a slight falling off in total ton-kilometres, as the average length of the haul of international traffic within western Germany was less than that of domestic traffic.

There was an increase in the international transport of building materials, coal, ore, petroleum, laminated steel and grain and a decrease in the quantities of coal, building materials, ore and grain carried between west German inland ports.

On the Rhine taken as a whole, tons carried rose by 8 per cent to 251 million tons, the increase being accounted for by traffic over the Dutch-west German frontier (plus 11.7 million) and within the Netherlands (plus 9 million), while other traffics decreased slightly. The increase over the Dutch-west German frontier was chiefly in downstream movement and was due mainly to larger tonnage of coal, petroleum products, iron and steel and sand and gravel.

Oil pipelines

The expansion of oil pipeline traffic continued in 1967. Some of the bigger increases were due to the full operation of pipelines which were only brought into use during 1966. The so-called Central European Pipeline (Genoa-Ingolstadt) accounted for a large part of the rise in Italian pipeline traffic, the volume of which is somewhat over-stated in the statistics because tonnage is recorded separately for different sections of pipeline ; in this particular case the pipeline is divided into two sections (Genoa-Ferrera and Ferrera-Swiss frontier (Splügen)). The line bifurcates at Ferrera, one line going to Ingolstadt and the other via the Grand Saint Bernard, serves

ont été remplacés, pour ce qui est de la Suisse et de l'Allemagne occidentale, par le pétrole provenant des raffineries récemment implantées dans ces pays ; ce recul a été compensé en partie par une augmentation de 18,6 % des transports de sable et de gravier, dont les exportations ont atteint au total 6,9 millions de tonnes en 1967.

L'augmentation du volume des exportations transportées sur la Moselle a intéressé la plupart des catégories de marchandises, mais surtout les produits sidérurgiques, les quantités s'étant accrues de 13 % pour atteindre 1,3 million de tonnes, et les matériaux de construction, pour lesquels l'augmentation a été de 13 % et le total de 560 000 tonnes. Sur les autres voies navigables, la principale augmentation a été enregistrée pour les produits agricoles, soit 42 % et 2,4 millions de tonnes au total. Les importations, dont le volume a été de 11,2 millions de tonnes, avaient progressé de 1,2 %, un recul de 4 % sur le Rhin ayant été compensé par une progression de 15 % sur la Moselle et de 16 % sur les autres voies navigables.

En Allemagne occidentale, l'augmentation du tonnage transporté est entièrement imputable au trafic international, puisque le volume des transports intérieurs a légèrement diminué. On a cependant enregistré un faible recul du nombre total des tonnes-kilomètres, étant donné qu'en Allemagne occidentale le parcours moyen d'une tonne a été moindre dans le cas du trafic international que dans celui du trafic intérieur.

On a enregistré une augmentation du volume du trafic international des matériaux de construction, du charbon, des minerais, du pétrole, de l'acier laminé et des céréales, ainsi qu'une augmentation des quantités de charbon, de matériaux de construction, de minerais et de céréales transportées entre les ports fluviaux d'Allemagne occidentale.

Dans l'ensemble, le tonnage transporté sur le Rhin a progressé de 8 % pour atteindre 251 millions de tonnes, cette augmentation étant imputable au trafic passant la frontière Pays-Bas - Allemagne occidentale (augmentation de 11,7 millions de tonnes), et aux transports à l'intérieur des Pays-Bas (augmentation de 9 millions de tonnes), tandis que le trafic a légèrement diminué ailleurs. Dans le cas du trafic passant la frontière Pays-Bas - Allemagne occidentale, la progression est surtout due aux transports d'amont en aval et à l'accroissement des tonnages transportés de charbon, de produits pétroliers, de produits sidérurgiques, de sable et de gravier.

Oléoducs

Les transports par oléoducs ont continué de se développer en 1967. Certaines des augmentations les plus importantes du volume transporté s'expliquent par l'utilisation à pleine capacité des oléoducs qui n'ont été mis en service qu'en 1966. L'oléoduc Gênes-Ingolstadt, appelé Oléoduc Centre-Europe, a été pour beaucoup dans l'augmentation du volume des transports par oléoduc en Italie, qui a été quelque peu exagérée dans les statistiques parce que le tonnage est enregistré séparément pour les diverses sections de l'oléoduc ; dans ce cas, l'oléoduc est divisé en deux sections (Gênes-Ferrera et Ferrara-Frontière suisse-Splügen). L'oléoduc bifurque à Ferrera, une

the Swiss refinery at Collombey (Aigle). Some of the crude oil from Genoa is drawn off at Ferrera to meet Italian requirements. The Genoa-Ingolstadt pipeline was responsible for much of the increase in Swiss pipeline traffic, the remainder of the increase being mainly due to the fact that the line serving the new refinery at Cressier was for the first time in operation throughout the entire year. In western Germany the increase resulting from the pipeline from Genoa was largely offset by a decrease in traffic via the alternative line to Ingolstadt, the Rhine-Danube pipeline from Karlsruhe. There were also increases in the tonnage passing through the Southern European Pipeline from Marseilles to Karlsruhe, Mannheim and Speyer (from 12.0 to 13.7 million tons) and in the Rotterdam-Rhine pipeline (from 11.7 to 14.7 million tons).

Combined transport

Various developments have taken place as regards combined transport but only very incomplete data are available as to the volume of traffic using one or other of the various types of combined transport equipment which are progressively being brought into more extensive use. Table 9 contains statistics of the number of containers and the relevant tonnage of goods conveyed by rail in certain countries. The downward trend shown in that table may give a misleading impression of the situation, as it covers only transport in which movement by rail was involved and relates only to railway-owned or approved containers; moreover, several countries where containers are widely used, such as the USSR and the United Kingdom, are omitted for want of data.

With regard to containers themselves, the development of the "very large" container, that is a container at least 20 feet (6.1 metres) long, deserves special mention. Such containers are being increasingly used for hauls involving sea transit and especially for service between Europe and North America. A number of railway administrations devoted considerable attention to the promotion of international traffic in such containers and an international company, "Intercontainer" was established in December 1967 to promote and organize such traffic.

The carriage of goods road vehicles by rail also continued to expand. In France two systems were in use: the URF rail/road semi-trailer of which 2 647 vehicles, operated by 209 road undertakings, were in service in June 1967, and the "Kangaroo" system for the carriage of heavy lorries on special railway wagons; in 1967 41 315 vehicles were carried as against 34 520 in 1966. Hitherto these two systems had been operated by separate companies but in April 1967 a new company "Nova-

section allant jusqu'à Ingolstadt et l'autre passant le Grand-Saint-Bernard pour alimenter la raffinerie suisse de Collombey (Aigle). Une partie du pétrole brut en provenance de Gênes est prélevée à Ferrera pour être utilisée en Italie. La mise en service de la conduite Gênes-Ingolstadt explique en grande partie l'augmentation du tonnage transporté en Suisse, le reste étant dû essentiellement au fait que l'oléoduc dessert la nouvelle raffinerie de Cressier qui, pour la première fois, a fonctionné pendant toute l'année. En Allemagne occidentale, l'augmentation du trafic due à la mise en service de l'oléoduc venant de Gênes a été plus que compensée par une réduction du trafic assuré par l'autre oléoduc aboutissant à Ingolstadt, l'oléoduc Rhin-Danube commençant à Karlsruhe. On a enregistré également des augmentations du tonnage transporté par l'oléoduc d'Europe méridionale qui relie Marseille à Karlsruhe, Mannheim et Speyer (qui est passé de 12,0 à 13,7 millions de tonnes) et par l'oléoduc Rotterdam-Rhin (qui est passé de 11,7 à 14,7 millions de tonnes).

Transports combinés

Divers faits nouveaux sont intervenus dans le cas des transports combinés, mais on ne dispose que de renseignements très incomplets quant au volume du trafic utilisant l'un ou l'autre des divers types de matériel de transport qui sont de plus en plus fréquemment employés. On trouvera au tableau 9 des statistiques relatives au nombre des containers et au tonnage correspondant des marchandises transportées par chemin de fer dans certains pays. La tendance à la réduction du volume transporté, qui ressort du tableau, risque de donner une idée erronée de la situation, car les chiffres ne portent que sur les transports effectués, au moins en partie, par chemin de fer, et sur les containers appartenant aux sociétés de chemins de fer ou agréés par elles; en outre, plusieurs pays où les containers sont très utilisés, tels que l'URSS et le Royaume-Uni, n'ont pas été inclus faute de données.

En ce qui concerne les containers proprement dits, il convient de signaler la mise au point du « très grand » container, c'est-à-dire d'un container ayant au moins 6,1 m (20 pieds) de longueur. Ces containers sont de plus en plus fréquemment employés pour les parcours comprenant une traversée maritime, et en particulier pour les transports entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Un certain nombre d'administrations des chemins de fer se sont beaucoup préoccupées de la promotion des transports internationaux au moyen de ces containers, et une société internationale, l'Intercontainer, a été créée en décembre 1967 aux fins de promouvoir et d'organiser ce mode de transport.

De même, le transport par rail des véhicules routiers à marchandises a continué de se développer. En France, on a utilisé deux systèmes: la semi-remorque rail-route URF, dont 2 647 unités étaient en service en juin 1967 et étaient utilisées par 209 entreprises de transports routiers, et le système « kangourou » pour le transport des camions lourds sur des wagons spéciaux; en 1967, le nombre des véhicules transportés a été de 41 315 contre 34 520 en 1966. En avril 1967, une nouvelle société, la Novatrans,

trans " was set up to take over both systems. The use of wagon-carrying trailers is also beginning to grow in France, 79 such vehicles were in use at the end of 1967.

On the British Railways " Freightliner " services, mentioned in the previous Bulletin, continue to expand. Such services were introduced on 13 new routes during 1967 bringing the total to 21. During the year over 100 000 loaded containers were carried, the average per month having risen from 5 000 to 17 500.

Another important means of facilitating the handling of goods, and particularly its transfer from one mode of transport to another, is the use of pallets. In 1960 a number of European railways established a pool of flat pallets measuring 800×1 200 mm. By 1967, seventeen railway systems participated in this pool, and applications to join had been received from two further administrations. In 1964, the number of loaded pallets exchanged between railways totalled about 1.5 million. Two years later this figure had more than doubled.

NETWORKS

Railways

The generally downward trend in the length of railways open to traffic continued in several countries in 1967. The policy of abandoning lines with light traffic is being pursued energetically in the United Kingdom. Apart from short-feeder lines or lines built to cater for urban and suburban traffic, new railway construction in the countries listed in Table 21 was confined to Finland, Spain, Turkey, the USSR and Yugoslavia. Major construction projects were in the USSR where the 800 km opened to traffic in 1967 included the following lines in Asia : Achinsk-Abalakovo to the confluence of the River Angara with the Yenisei, the electrified trunk line from Artyshita to Podobas to serve the metallurgical works of western Siberia and the newly developed coalfields of the Kuzbass, and Aktau-Zhetybai-Uzen for transport necessitated by the utilization of oil-fields in the Mangyshlak peninsula on the Caspian Sea.

Electrification work was continued in a number of countries but at a somewhat slower pace as various major projects, begun some years earlier, reached their final stages. The greatest length of line electrified in the year was in the Soviet Union where some 2 000 km were converted, the sections of line affected including Bryansk-Khutor-Mikhailovsky-Kiev which completed the electrification of the main line from Moscow to Kiev and

a été créée pour utiliser ces deux systèmes, alors que jusque-là ils étaient exploités par des sociétés différentes. L'utilisation des remorques porte-wagon commence également à se répandre en France, où 79 véhicules de ce type étaient en service à la fin de 1967.

Sur les chemins de fer britanniques, le système Freightliner, dont il a été question dans le Bulletin précédent, continue de se développer. Il a été étendu à 13 nouvelles lignes en 1967, ce qui porte à 21 le total des lignes sur lesquelles ce système est employé. Pendant l'année, plus de 100 000 containers chargés ont été transportés, la moyenne mensuelle passant de 5 000 à 17 500.

L'emploi des palettes est un autre moyen important de faciliter la manutention des marchandises, et en particulier leur transfert d'un mode de transport à un autre. En 1960, plusieurs administrations de chemins de fer d'Europe ont créé un pool de palettes plates mesurant 800×1 200 mm. En 1967, le nombre des compagnies de chemins de fer participant à ce pool était de 17, et deux autres administrations avaient présenté des demandes afin d'en devenir membres. En 1964, le nombre des palettes chargées ayant passé d'un réseau de chemins de fer à un autre s'était élevé à 1,5 million environ. Deux ans plus tard, ce chiffre avait plus que doublé.

RÉSEAUX DE TRANSPORTS

Chemins de fer

La tendance générale à une régression de la longueur des lignes de chemin de fer ouvertes au trafic a persisté dans plusieurs pays en 1967. La politique de suppression des lignes de faible trafic continue d'être appliquée de façon énergique au Royaume-Uni. En dehors de courts tronçons de raccordement ou de lignes destinées aux transports urbains et au trafic de banlieue, la construction de nouvelles lignes est maintenant limitée, dans le groupe de pays énumérés au tableau 21, à l'Espagne, à la Finlande, à la Turquie, à l'URSS et à la Yougoslavie. Les principaux programmes de construction ont été entrepris en URSS où les 800 km de lignes ouvertes au trafic en 1967 comprenaient les tronçons ci-après, situés en Asie : le tronçon de ligne Atchinsk-Abalakovo jusqu'au confluent de la rivière Angara avec le Iénisséi, la ligne principale électrifiée reliant Artychta à Podobas pour desservir les usines métallurgiques de Sibérie occidentale et les houillères du Kouzbass, récemment mises en exploitation, et enfin le tronçon Aktau-Jetybai-Ouzen pour assurer le transport nécessaire à l'exploitation des gisements pétroliers de la péninsule de Manghychlak sur la mer Caspienne.

Les travaux d'électrification se sont poursuivis dans plusieurs pays, mais à un rythme relativement plus lent à mesure que plusieurs grands projets, dont l'exécution avait été entreprise plusieurs années auparavant, étaient en voie d'achèvement. C'est en URSS que le kilométrage électrifié au cours de l'année a été le plus important : 2 000 km de lignes ont été électrifiés, parmi lesquels les tronçons de Briansk-Khutor-Mikhailovsky-Kiev, ce qui

Chop (Czechoslovak and Hungarian frontier point), Povorino-Valuiki-Kupyansk, Tselinograd-Atbasar, Valuiki-Georgiu Dezh, Gornaya-Novoshakhtinsk, Bogdanovich-Smychka, Leningrad-Siverskaya, Leninakan-Ani and Belorechenskaya-Maïkop.

Other electrification projects completed during the year included the Paris-Le Havre line, in France, and the lines from London to Bournemouth, London to Birmingham and Wolverhampton, and from London to Manchester via Stoke, in the United Kingdom. In western Germany various sections were electrified mostly in the north and north-west of that country; although involving only a few kilometres the most important was perhaps the line from Aachen to the Belgian frontier linking up with the electrified network of the Belgian railways. In Czechoslovakia electrification was completed on the route from Havlíčkův Brod to Brno and Bratislava. The increase of 106 km in Norway reflects the electrification from Fåberg to Otta. In Hungary electrification was completed between Nyiregyháza and Záhony on the USSR frontier, thus providing a through electrified route from the Austrian frontier at Hegyeshalom. There was no new electrification in Italy but work continued on the elimination of the obsolete three-phase system and its replacement by 3,000 volts D.C.; this conversion of the coastal line from Genoa to Ventimiglia was completed during the year.

In Finland progress was made in electrification between Helsinki and Kirkkonummi.

In Table 21 column 8 gives the length of line with two or more tracks; in most countries, the figures show slight decreases reflecting either total closure of sections of line or their conversion to single track as an economy measure to offset the effect of reduced traffic. In a few countries, however, especially in eastern Europe, but also in Austria, Italy, Spain and Switzerland, additional double track was needed to enable heavier traffic to be handled satisfactorily.

Roads

Table 22 gives the most recent available statistics of the length of road networks. Of interest are changes in the nature and composition of the road network, such as an increase in the length of road with improved surface or an increase in the length of motorway. Figures for countries which have supplied data on roads with improved surface in 1967 are shown in the table on page xvii.

Improvements can take various other forms such as easing curvature, reducing gradients and widening; much road expenditure has been devoted to these ends in several countries. Work of this character is being widely carried out to enable road networks to handle more

a permis d'achever l'électrification de la ligne principale reliant Moscou à Kiev et Tchop (point qui dessert les frontières tchécoslovaque et hongroise), Povorino-Valuiki-Koupyansk, Tselinograd-Atbasar, Valouiki-Georgiou Dezh, Gornaya-Novochakhtinsk, Bogdanovitch-Smytchka, Leningrad-Siverskaya, Leninakan-Ani et Beloretchenskaya-Maïkop.

Parmi les autres programmes d'électrification achevés pendant l'année, il convient de citer la ligne Paris-Le Havre en France, et au Royaume-Uni, les lignes Londres-Bournemouth, Londres-Birmingham et Wolverhampton, Londres-Manchester, via Stoke. En Allemagne occidentale, c'est surtout dans la région nord et nord-ouest du pays que divers tronçons ont été électrifiés; la réalisation la plus importante, bien qu'elle ne porte que sur quelques kilomètres, a peut-être été l'électrification du tronçon reliant Aix-la-Chapelle à la frontière belge et assurant la jonction avec le réseau électrifié des chemins de fer belges. En Tchécoslovaquie, l'électrification de la ligne joignant Havlíčkův Brod, Brno et Bratislava a été achevée. En Norvège, les 106 km nouveaux concernent l'électrification du tronçon reliant Fåberg à Otta. En Hongrie, l'électrification du tronçon reliant Nyiregyháza et Záhony sur la frontière de l'URSS a été achevée, toute la ligne allant de la frontière autrichienne à Hegyeshalom étant ainsi électrifiée. Aucun nouveau travail d'électrification n'a été entrepris en Italie, mais l'exécution du programme de remplacement de l'ancien système triphasé par l'alimentation en courant continu de 3 000 volts s'est poursuivie; la conversion de la ligne côtière Gênes-Ventimille a été achevée pendant l'année.

En Finlande, les travaux d'électrification du tronçon reliant Helsinki à Kirkkonummi ont progressé.

La colonne 8 du tableau 21 indique la longueur des lignes à deux ou plusieurs voies pour la plupart des pays; les chiffres font apparaître de légères diminutions qui s'expliquent soit par la suppression de certains tronçons, soit par leur conversion en lignes à voie unique, ce qui représente une mesure d'économie destinée à compenser les effets de la réduction du trafic. Cependant, surtout en Europe orientale, mais aussi en Autriche, en Espagne, en Italie et en Suisse, de nouvelles lignes à double voie ont dû être mises en service afin de faire face à l'accroissement du trafic.

Routes

On trouvera au tableau 22 les statistiques les plus récentes sur la longueur totale des réseaux routiers. Il convient d'accorder un intérêt particulier aux modifications intervenues dans la nature et la composition des réseaux, notamment l'augmentation de la longueur des routes dont le revêtement a été amélioré ou celle de la longueur des autoroutes. Les données des pays qui ont envoyé des renseignements sur les routes dont le revêtement a été amélioré en 1967 sont reproduites dans le tableau de la page xvii.

Ces travaux d'amélioration peuvent prendre diverses autres formes, notamment l'élargissement des virages, la réduction des inclinaisons et l'élargissement de la chaussée; dans plusieurs pays, une bonne partie des crédits routiers a été consacrée à ces améliorations. Des travaux

satisfactorily and more safely the continuously increasing volume of road traffic. Construction of completely new roads is generally on a very restricted scale and, apart from roads built to serve housing developments, consists chiefly of by-passes to congested areas and the building of motorways. There are also a few special projects of which a recent example is the St. Bernardino tunnel in Switzerland, which was opened to traffic in December 1967; it forms a link available throughout the year, between north-east Switzerland and the Canton of Tessin and Italy.

de ce genre sont exécutés un peu partout afin que les réseaux puissent assurer de façon plus satisfaisante et avec plus d'efficacité l'écoulement du trafic routier dont le volume ne cesse d'augmenter. En général, on construit très peu de routes entièrement nouvelles et, exception faite des voies d'accès aux grands ensembles d'habitations, il s'agit essentiellement de déviations permettant d'éviter les centres déjà encombrés ou d'autoroutes. On note également un petit nombre de programmes spéciaux, par exemple la construction récente du tunnel du San Bernardino en Suisse, qui a été ouvert à la circulation en décembre 1967; praticable pendant toute l'année, il permet la liaison entre la région nord-ouest de la Suisse, le canton du Tessin et l'Italie.

	Length of road with improved surface in 1967 Longueur des routes à revêtement amélioré en 1967 km	Increase on year shown Augmentation par rapport à l'année indiquée %	
Cyprus	3 550	3.3 1966	Chypre
Hungary	14 532	6.4 1966	Hongrie
Ireland	66 762	9.3 1965	Irlande
Italy	250 000	14.7 1966	Italie
Romania	12 041	28.4 1966	Roumanie
Turkey	14 000	19.7 1965	Turquie
Yugoslavia	15 988	11.2 1966	Yougoslavie

Motorway construction continued in almost all western and southern European countries, about 950 km of new motorway being opened to traffic in the course of 1967, bringing the total length of motorway in those countries to just over 10 600 km. The greatest length of motorway opened during the year was in Italy (275 km), comprising, for the most part, various short sections, but also 65 km from Rome to Civitavecchia. Next in order of length was France (190 km), where the Paris-Lille motorway was completed and a further 80 km of the Paris-Lyon motorway opened to traffic. In the United Kingdom about 140 km were completed, chiefly on the northern sections of M 1. In Austria the opening of 14 km of motorway completed in its entirety the Vienna-Salzburg motorway.

La construction de nouvelles autoroutes s'est poursuivie dans presque tous les pays d'Europe occidentale et méridionale; 950 km d'autoroutes ont été ouverts à la circulation pendant 1967, ce qui porte à un peu plus de 10 000 km la longueur totale des autoroutes dans ces pays. Le kilométrage le plus long achevé pendant l'année a été enregistré en Italie (275 km); il se compose en grande partie de plusieurs courts tronçons, mais aussi d'un tronçon de 65 km reliant Rome à Civitavecchia. La France vient ensuite, dans l'ordre d'importance du kilométrage d'autoroutes, avec 190 km; l'autoroute Paris-Lille a été achevée et une nouvelle section de 80 km de l'autoroute Paris-Lyon a été ouverte à la circulation. Au Royaume-Uni, 140 km d'autoroutes ont été achevés, surtout dans les sections septentrionales du M 1. En Autriche, l'ouverture à la circulation d'un tronçon de 14 km a marqué l'achèvement de l'autoroute Vienne-Salzburg.

Inland waterways

Voies navigables

No significant changes in networks occurred during 1967. Work to increase the capacity of certain waterways continued notably in Belgium and in western Germany. Some little of used waterways of low capacity were closed to commercial navigation, particularly in the United Kingdom. The latest available data on the length of waterways are to be found in Table 24.

Aucun changement notable n'est intervenu dans les réseaux en 1967. Les travaux destinés à accroître la capacité de certaines voies navigables se sont poursuivis, surtout en Belgique et en Allemagne occidentale. Diverses voies navigables peu utilisées et de faible capacité ont été fermées à la navigation commerciale, notamment au Royaume-Uni. On trouvera au tableau 24 les derniers renseignements disponibles sur la longueur des voies navigables.

Pipelines

Construction of new oil pipelines continued in 1967. As may be observed from Table 25, however, the length of new lines actually put into service during the year was somewhat smaller than in 1966, when several important pipelines were completed. Those completed in 1967 included one for crude oil from Strasbourg to Saarbrücken (105 km in France and 5 km in western Germany) and a line from Munich to Burghausen in western Germany, where a pipeline for refined products was opened from Dinslaken to Cologne and Ludwigshafen.

Oléoducs

Les travaux de construction de nouveaux oléoducs se sont poursuivis en 1967. Mais, ainsi qu'il ressort du tableau 25, la longueur des nouveaux oléoducs mis en service pendant l'année a été inférieure à celle qui avait été enregistrée en 1966, année pendant laquelle plusieurs installations importantes ont été achevées. Parmi celles qui ont été mises en service en 1967, il convient de mentionner la conduite pour le transport du pétrole brut de Strasbourg à Sarrebrück (105 km en France et 5 km en Allemagne occidentale) et celle qui relie Munich à Burghausen en Allemagne occidentale, où un oléoduc servant au transport des produits raffinés a été ouvert entre Dinslaken, Cologne et Ludwigshafen.

MOBILE EQUIPMENT

Railways

The decline in the importance of steam motive power continued in 1967 (Table 26). Steam traction is even less significant than the figures imply because many steam locomotives are comparatively old and of only moderate efficiency; they are retained purely as a reserve for emergencies or for dealing with exceptionally heavy traffic. No data on locomotive numbers or horse-power are available in respect of the Soviet Union, but it is of interest to note that by January 1968, electric or diesel traction obtained on 97 645 km or 73 per cent of the total network.

With regard to horse-power, so far as can be judged from available data, the fall in respect of steam locomotives was in most cases largely offset by increases in electric or diesel power, so that there was little change in total power available. The only important exception would appear to be British Railways, where there was a reduction in diesel units as well as in steam locomotives and only a very slight rise in the number of electric units.

Passenger carriages show little variation either in numbers or in seating accommodation, except for British Railways where vehicle numbers decreased by 8 per cent and seats by 6 per cent in the course of the year. While no particular trend emerges from the statistics of passenger carriages, mention may be made of the considerable efforts made by many railway administrations towards the improvement of the standard of accommodation, particularly as regards the design of carriages suitable for the higher speeds made possible on many main lines, often following the introduction of electric or diesel traction.

Freight rolling stock declined in numbers in nearly all countries (Table 27), the only exceptions among the

ÉQUIPEMENT MOBILE

Chemins de fer

L'abandon progressif de la traction à vapeur s'est poursuivi en 1967 (tableau 26). D'ailleurs, l'importance de la traction à vapeur est encore moindre que les chiffres ne semblent l'indiquer, étant donné que les locomotives à vapeur sont relativement anciennes et n'ont qu'un rendement modéré; on ne les conserve que pour des dépannages ou pour faire face à un trafic exceptionnellement intense. On ne dispose d'aucun renseignement sur le nombre et la puissance des locomotives en Union soviétique, mais il est intéressant de constater qu'en janvier 1968, la traction diesel était utilisée sur 97 645 km de voies de chemin de fer, soit 73 % du réseau.

En ce qui concerne la puissance, et pour autant que l'on puisse en juger d'après les statistiques disponibles, le recul de la traction à vapeur a, dans la plupart des cas, été largement compensé par des augmentations de la puissance du matériel de traction électrique ou de traction diesel, de telle sorte que la puissance totale disponible a peu varié. Il semble que les chemins de fer britanniques représentent la seule exception notable, puisqu'on a constaté dans ce pays une réduction aussi bien des unités de traction diesel que des unités de traction à vapeur, et seulement une très légère augmentation du nombre des locomotives électriques.

Le nombre et la capacité des voitures de voyageurs ont peu varié, sauf sur les chemins de fer britanniques où le nombre des voitures a diminué de 8 % pendant l'année, et celui des places assises de 6 %. Bien que les statistiques relatives au transport des voyageurs ne permettent de dégager aucune tendance particulière, il faut peut-être mentionner que de nombreuses administrations de chemins de fer déploient des efforts considérables pour améliorer le confort des voyageurs, notamment en ce qui concerne la construction de voitures pouvant rouler aux vitesses plus rapides qu'il est maintenant possible d'atteindre sur certaines lignes, souvent du fait de l'électrification ou de l'utilisation de la traction diesel.

On a enregistré dans presque tous les pays une réduction du matériel roulant servant au transport de mar-

countries listed being Italy, Sweden and Switzerland. As the capacity of older wagons withdrawn from service during the year was generally well below the average and as the new wagons placed in service were frequently of higher capacity, the total capacity showed little variation and in a number of countries actually increased slightly. Many of the new wagons put into service were of special type, such as those designed for the rapid loading and unloading of goods in bulk (cement etc.), wagons for the conveyance of road vehicles and containers. At the same time considerable efforts were being made standardizing internationally all wagons other than those of a special type, using designs drawn up by international railway organizations. As far as possible new wagons are built according to standard designs; there are also so-called "unified wagons" which comply with certain minimum standards as regards dimensions and load capacity and have standardized spare parts. In western Europe, except in the United Kingdom, Ireland, Spain and Portugal where there are different track or loading gauges, the percentage of standard or unified wagons in total wagon stocks rose from 4 to 31 per cent in the past ten years; the corresponding rise in the case of the EUROP wagon pool was from 3 to 56 per cent. In 1966, 88 per cent of the new wagons in western Europe were of standard or unified type.

In the USSR 43 800 freight wagons were supplied by domestic industry during 1967, and further wagons were imported.

Through traffic between the USSR and Finland was facilitated by the fitting of automatic couplers of Russian type to some 450 Finnish open wagons, enabling empty wagons arriving from the Soviet Union for loading in Finland to be accepted without side buffers, which are unnecessary in the USSR where the automatic coupler is standard.

Road transport

The declining trend in numbers of motor cycles continued and became quite widespread in 1967, the only exceptions being countries where the number of inhabitants per private car was still relatively high, that is 15 or over (see Table 33). Numbers of private cars continued rising everywhere but the rate of growth was generally a little less, in 1967, than in 1966. There were certain exceptions to this tendency, notably in regions where the number of cars in relation to the population was still small: thus in Greece the percentage increase on the previous year rose from 17.5 in 1966, to 18.8 in 1967; in Hungary from 17.4 to 23.9; in Turkey from 4.5 to 12.2; in Yugoslavia from 26.3 to 40.5; and 9.0 to 14.7 per cent in eastern Germany. There were also increases in two countries where numbers of private cars were already high in relation to population: in Ireland the percentage increase rose from 5.3 in 1966, to 6.2 in 1967,

chandises (tableau 27), les seules exceptions étant, parmi les pays énumérés, l'Italie, la Suède et la Suisse. Mais comme la capacité de charge des wagons anciens qui ont été retirés du service pendant l'année était généralement très inférieure à la moyenne, et comme les nouveaux wagons qui sont en service étaient fréquemment plus grands, la capacité totale de charge a peu varié et, dans plusieurs pays, elle a même augmenté légèrement. La plupart des nouveaux wagons mis en service sont de type spécial, tels que les wagons permettant le chargement et le déchargement rapide des produits en vrac (ciment, etc.), et les wagons pour le transport des véhicules routiers et des containers. Parallèlement, de grands efforts ont été consacrés à la normalisation internationale de tous les wagons, à l'exception des wagons spéciaux, sur la base des spécifications élaborées par les organisations internationales de chemin de fer. Dans toute la mesure possible, les modèles de nouveaux wagons sont normalisés. Il existe également ce que l'on appelle des « wagons unifiés », qui répondent à certaines normes minimales quant aux dimensions et à la capacité de charge, et dont les pièces de rechange sont normalisées. En Europe occidentale, à l'exception du Royaume-Uni, de l'Irlande, de l'Espagne et du Portugal où les écartements des voies ou les gabarits sont différents, la proportion de wagons normalisés ou unifiés dans le parc de matériel roulant est passée de 4 à 31 % pendant les dix dernières années; l'augmentation correspondante, dans le cas du pool EUROP de wagons, a été de 3 à 56 %. En 1966, 88 % des nouveaux wagons mis en service en Europe occidentale étaient du type normalisé ou unifié.

En URSS, 43 800 wagons pour le transport des marchandises ont été produits par l'industrie nationale en 1967, et d'autre matériel roulant a été importé.

Le trafic entre l'URSS et la Finlande a été facilité par l'installation, sur quelque 450 wagons découverts finlandais, de systèmes d'attelage automatique qui permettent aux wagons vides venant de l'Union soviétique pour être chargés en Finlande d'être admis dans ce dernier pays sans tampons latéraux, qui sont superflus en URSS où l'on n'utilise que le système d'attelage automatique.

Transports routiers

La baisse du nombre des motocycles s'est poursuivie et s'est même généralisée en 1967, les seules exceptions étant les pays où le nombre d'habitants par voiture privée est encore assez élevé, c'est-à-dire quinze ou plus (voir tableau 33). Le parc des voitures automobiles privées a continué d'augmenter partout, mais dans une proportion généralement un peu moins forte en 1967 qu'en 1966. On a enregistré certaines exceptions à cette règle, notamment dans les régions où le nombre des voitures était encore faible par rapport au chiffre de la population: c'est ainsi que l'augmentation proportionnelle par rapport à l'année précédente est passée, en Grèce, de 17,5 en 1966 à 18,8 en 1967, en Hongrie de 17,4 à 23,9, en Turquie de 4,5 à 12,2, en Yougoslavie de 26,3 à 40,5 et en Allemagne orientale de 9,0 à 14,7. On a également enregistré des augmentations dans deux pays où le nombre de voitures privées était déjà élevé par rapport au chiffre de la

and in the United Kingdom from 6.7 to 11.2; these rises were probably a consequence of the relaxation of restrictions on hire purchase which occurred in these countries in 1967.

Numbers of buses increased in all countries, continuing the trend which has been in evidence for a number of years; even in the United Kingdom where the rise had ceased in 1966, there was a small increase in 1967, concentrated entirely on vehicles with a seating capacity exceeding 32: this development may be associated with the considerable reduction in British Railway passenger services in recent years.

Table 30 shows that fairly substantial increases in numbers of goods vehicles occurred in almost all countries in 1967. The only significant exception was western Germany where the total number of vehicles declined to a small extent, the decrease being wholly in vehicles operated for hire or reward; the total capacity, however, increased slightly because of the placing in service of additional vehicles of high capacity (7 tons and over).

Figures in Table 31 show that there appears to have been a continuation, in 1967, of the trend of recent years towards an increase in numbers of low and high capacity vehicles, with a relative, and in some countries an absolute reduction in vehicles of medium capacity. Italy was an exception with increases in all capacity groups; in Sweden increases were confined to vehicles of low capacity (not more than 3 tons), almost all of which are used for transport on own account.

Inland water transport

The general situation differed little from that of 1966. There were decreases in numbers of craft in most categories (Table 35), but, because craft placed in service were generally of greater capacity and horse-power than those withdrawn from service, total capacity and power rose slightly in most countries; however, in Austria, Belgium and western Germany there was a small diminution also in total carrying capacity. Detailed figures in Table 36 bring out the extent to which numbers of smaller craft have fallen and those of larger craft have risen in various countries.

Push-towing continued its development. Additional pushed barges were placed in service in all countries using this method of navigation. Noteworthy increases occurred in pushed craft in France where their capacity rose, by 12.8 per cent, to 488 525 tons; in the Netherlands (plus 14.6 per cent to 170 309 tons), and in Poland

population: en Irlande, l'augmentation en pourcentage est passée de 5,3 en 1966 à 6,2 en 1967 et, au Royaume-Uni, de 6,7 à 11,2; ces progressions sont probablement imputables au fait que les restrictions imposées aux achats à tempérament ont été assouplies dans ces pays en 1967.

Le nombre d'autobus a augmenté dans tous les pays, conformément à la tendance déjà enregistrée depuis plusieurs années. Même au Royaume-Uni où la progression s'était arrêtée en 1966, une légère augmentation s'est produite en 1967, qui a porté intégralement sur les véhicules ayant une capacité de plus de 32 places assises; ce changement pourrait être en rapport avec la réduction marquée du nombre des services de voyageurs enregistré sur les chemins de fer britanniques ces dernières années.

Il ressort du tableau 30 que l'on a enregistré dans presque tous les pays, en 1967, une augmentation relativement forte du nombre des véhicules destinés au transport de marchandises par la route. La seule exception notable a été l'Allemagne occidentale où le nombre total des véhicules a légèrement diminué, réduction qui a porté essentiellement sur les véhicules utilisés pour compte d'autrui. La capacité de charge totale a cependant augmenté légèrement du fait de la mise en service de nouveaux véhicules ayant une charge utile élevée (7 tonnes et plus).

D'après les chiffres du tableau 31, il semble que la tendance récente à une augmentation du nombre des véhicules appartenant aux classes inférieure et supérieure de charge utile s'est maintenue en 1967, tandis que l'on a constaté une réduction relative et, dans certains pays, en chiffres absolus, du nombre des véhicules de charge utile moyenne. L'Italie a fait exception, puisque le nombre des véhicules de toutes les catégories a augmenté; en Suède, les augmentations n'ont porté que sur les véhicules de faible capacité de charge (3 tonnes au maximum), qui sont presque tous utilisés pour les transports pour compte propre.

Transports par voie navigable

La situation générale n'a guère varié depuis 1966. On a enregistré des diminutions du nombre de bateaux de la plupart des catégories (tableau 35) mais, étant donné que les unités mises en service étaient généralement plus grandes et plus puissantes que celles qui ont été retirées, le port en lourd et la puissance ont, au total, augmenté légèrement dans presque tous les pays. On a cependant constaté une faible diminution de la capacité de charge totale en Allemagne occidentale, en Autriche et en Belgique. La mesure dans laquelle le nombre des bateaux plus petits a diminué et celui des plus grandes unités a augmenté dans divers pays, ressort clairement des données du tableau 36.

La pratique du poussage a continué de se développer. De nouvelles barges ont été mises en service dans tous les pays qui utilisent cette méthode de navigation. Des accroissements notables sont intervenus en France, où le port en lourd des barges s'est accru de 12,8 % pour atteindre 488 525 tonnes, aux Pays-Bas (augmentation de

(plus 11.1 per cent to 108 580 tons). The chief increases in pusher craft were in the Netherlands (numbers rose from 24 to 32 and power by 44.9 per cent to 28 183 hp) and in Poland where the number of such craft rose from 81 to 101, total power going up by 24.4 per cent to 22 330 hp.

With regard to age of craft, over half the fleet of many countries is thirty years old or over (Table 37). The position is, however, somewhat better than the figures imply because the year of construction refers to the date when the hull was built and disregards rebuilding or modernization, such as occurs for example when a dumb craft is converted into a self-propelled craft.

Combined transport

Table 38, which sets out the number of containers owned by railway administrations or approved by them, gives only a partial picture of the extent to which containers are in use. The geographic coverage is incomplete and numerous containers neither owned nor approved by railway administrations are excluded; no comprehensive statistics are available with regard to them. Moreover, although the total container stock has been diminishing for several years, the introduction of the "Freightliner" type of container during the past two years has greatly enhanced the importance of combined transport equipment in the United Kingdom; during 1967, 2 812 containers were delivered for use in "Freightliner" services.

Additions were made to the stock of other types of combined transport equipment in a number of countries. Such equipment included special railway wagons for carrying containers and road vehicles, both private cars accompanying passengers and road lorries and trailers carried on piggy-back type of services, and also road trailers for conveying railway wagons to and from premises without direct rail access.

UTILIZATION OF EQUIPMENT

Except in the USSR where the very heavy traffic density continued to rise, and in a few other countries, chiefly those with planned economies in Eastern Europe, utilization of railway networks in 1967 was little different from what it was in 1966. The general tendency was towards rather less intensive utilization. Although networks were slightly reduced in size following on the closure of little used lines, especially in western and northern Europe, reductions in traffic were proportionately

14,6 % et 170 309 tonnes au total) et en Pologne (augmentation de 11,1 % et 108 580 tonnes au total). Le développement du système de poussage a été le plus rapide aux Pays-Bas (le nombre des pousseurs passant de 24 à 32 et la puissance augmentant de 44,9 % pour atteindre 28 183 cv) et en Pologne où le nombre des bateaux de ce type est passé de 81 à 101, la puissance totale progressant de 24,4 % pour atteindre 22 330 cv.

Dans de nombreux pays, plus de la moitié des unités de la flotte sont âgées de 30 ans et plus (tableau 37). Mais la situation est un peu meilleure que les chiffres ne l'indiquent parce que l'année indiquée est celle de la construction de la coque, sans qu'il soit tenu compte des travaux de reconstruction ou de modernisation, notamment dans le cas des chalands et péniches transformés en bateaux automoteurs.

Transports combinés

Le tableau 38, qui contient des données sur le nombre de containers appartenant aux administrations de chemins de fer ou agréés par elles, donne une idée incomplète de la situation pour ce qui est de l'emploi de ce matériel. La couverture géographique est incomplète et il n'est pas tenu compte des containers très nombreux qui n'appartiennent pas aux administrations de chemins de fer ou qui ne sont pas agréés par elles, car on ne dispose d'aucune statistique complète en ce qui les concerne. En outre, bien que le stock total de containers soit en voie de diminution depuis plusieurs années, l'utilisation des containers « Freightliner » depuis deux ans a considérablement accru, au Royaume-Uni, l'importance du matériel servant aux transports combinés. En 1967, 2 812 containers destinés à être utilisés dans les services « Freightliner » ont été livrés.

Les stocks d'autres types de matériel servant aux transports combinés ont augmenté dans plusieurs pays. Ce matériel comprend les wagons spéciaux de chemins de fer pour le transport des containers et des véhicules routiers, qu'il s'agisse de voitures privées accompagnant les voyageurs ou de camions et de remorques transportés sur des wagons spéciaux, et également les véhicules routiers à remorques pour le transport des wagons entre les gares et les installations éloignées des voies de chemin de fer.

UTILISATION DU MATÉRIEL

Sauf en URSS, où la densité du trafic, déjà très élevée, a continué d'augmenter, et dans quelques autres pays, surtout les pays d'Europe orientale à économie planifiée, l'utilisation des réseaux ferroviaires n'a guère varié entre 1966 et 1967. En général, la tendance a été à une utilisation moins intensive. Les dimensions des réseaux ont été légèrement réduites par suite de la suppression des lignes peu utilisées, surtout en Europe occidentale et septentrionale, mais les réductions du trafic ont été

rather greater. While average utilization of networks as a whole tended to fall, that of certain main routes increased in some cases as a result of a policy of concentration in order to achieve more efficient operation.

The small decline in traffic on many railway systems almost inevitably led to slightly lower rates of utilization of railway rolling stock. Table 4 shows that minor decreases in passenger-kilometres were often accompanied by very slight increases in passenger train kilometres. The British Railways, however, succeeded in cutting down train services proportionately with the result that there was even a fractional increase in average train occupancy which rose from 95.9 passengers, in 1966, to 96.3 passengers, in 1967. Some information on the utilization of railway wagons is given in Chart II. Utilization of motive power is affected by the changeover from steam to diesel and electric traction, and poor figures in respect of steam locomotives may be due to the fact that such units are retained for emergency or stand-by duties.

Railway mobile equipment statistics are not available in respect of the USSR, but certain figures relating to the productivity of such equipment are published. Gross ton-kilometres per locomotive increased by 6.6 per cent from 976 000, in 1966, to 1 041 000, in 1967, much of this increase being accounted for by a greater use of electric and diesel locomotives, which hauled an average of 1 325 000 and 1 148 000 gross ton-kilometres respectively in 1967. The average gross weight of freight trains in the USSR rose from 2 406 tons, in 1966 to 2 460 tons in 1967, the corresponding figures for electric traction alone being 2 592 and 2 653 tons and for diesel traction 2 500 and 2 506 tons respectively.

Road networks continued to be used with increasing intensity, chief increases being concentrated, as in recent years, in urban areas and in main roads outside such areas. Although few figures of actual vehicle utilization in 1967 are available (see Tables 5 and 14), there is no doubt, as the substantial growth in total vehicle numbers implies and as can be inferred from the higher consumption of fuel by road vehicles (Table 34) that there was a general increase in vehicle-kilometres and hence a more intensive utilization of road networks. The decrease in diesel fuel consumption, in Switzerland was due to the fact that figures represent deliveries to users, who in 1966 built up unusually large stocks of fuel on which they drew in 1967. Average utilization of private cars almost certainly decreased in countries where the numbers of such vehicles was high in relation to the population. There would appear to have been little change in the utilization of buses; the utilization of goods vehicles appears to have declined in some countries. It is reported from Switzerland that while the average loading of lorries engaged on long hauls was satisfactory, utilization of lorries for short-distance traffic

proportionnellement plus importantes. Alors que sur l'ensemble de chaque réseau, la densité moyenne des transports a eu tendance à diminuer, elle a augmenté sur certaines lignes principales, ce qui s'explique dans quelques cas par l'application d'une politique de concentration visant à aboutir à une exploitation plus efficace.

La légère réduction du trafic sur de nombreux réseaux ferroviaires a entraîné presque inévitablement une faible baisse des taux d'utilisation du matériel roulant. Il ressort du tableau 4 que de petites diminutions du nombre des voyageurs-kilomètres sont fréquemment allées de pair avec de très modestes augmentations du nombre de kilomètres-trains-voyeurs. Les chemins de fer britanniques sont cependant parvenus à réduire proportionnellement les services de trains, de telle sorte qu'on a pu constater une légère augmentation du nombre moyen de voyageurs par train, qui est passé de 95,9 voyageurs en 1966 à 96,3 en 1967. Le diagramme II donne certaines indications sur l'utilisation des wagons de chemin de fer. L'utilisation des divers systèmes de traction a été modifiée par le passage de la traction à vapeur aux systèmes de traction diesel et électrique, et les chiffres très bas fournis en ce qui concerne les locomotives à vapeur peuvent être dus au fait que ces unités n'ont été conservées que pour des dépannages ou des services spéciaux.

On ne dispose, pour l'URSS, d'aucune statistique relative à l'équipement ferroviaire mobile, mais certains chiffres ont été publiés au sujet de la productivité de ce matériel. Le nombre de tonnes-kilomètres brutes par locomotive a augmenté de 6,6 % passant de 976 000 en 1966 à 1 041 000 en 1967 ; pour une bonne part, cette augmentation s'explique par un usage plus fréquent des locomotives électriques et diesel qui ont, en moyenne, assuré respectivement le transport de 1 325 000 et 1 148 000 tonnes-kilomètres brutes en 1967. Le poids brut moyen des trains de marchandises en URSS est passé de 2 406 tonnes en 1966 à 2 460 tonnes en 1967, les chiffres correspondants ayant été, pour la traction électrique, de 2 592 et 2 653 tonnes respectivement et, pour la traction diesel, de 2 500 et 2 506 tonnes respectivement.

L'utilisation des réseaux routiers a continué de s'intensifier, les principales augmentations s'étant produites, comme pendant les années précédentes, dans les zones urbaines et, en dehors de ces zones, sur les routes principales. Bien qu'on ne dispose que d'un petit nombre de statistiques sur l'utilisation réelle des véhicules pendant l'année 1967 (voir tableaux 5 et 14), il ne fait guère de doute, si l'on en juge d'après l'accroissement sensible du nombre total des véhicules et d'après l'augmentation de la consommation de carburants par les véhicules routiers (tableau 34), que le nombre des véhicules-kilomètres a progressé de façon générale et, par conséquent, que l'utilisation des réseaux routiers a été plus intense. La réduction de la consommation de gas-oil en Suisse s'explique par le fait que les chiffres indiqués sont ceux des livraisons aux utilisateurs qui avaient, en 1966, constitué des stocks d'un volume inhabituel sur lesquels ils ont puisé l'année suivante. L'utilisation moyenne des voitures privées a presque certainement diminué dans les pays où le nombre de ces véhicules était élevé par rapport au chiffre de la population. Il semble que l'utilisation des autobus n'ait guère varié, tandis que celle des véhicules

diminished because of severe competition in that sector. In western Germany it is considered, in the absence of precise data, that there was no change in the utilization of loading capacity of lorries in 1967, having regard to the stationary level of traffic and the very small changes in the vehicle fleet.

Thanks to generally favourable weather, conditions of inland navigation were, on the whole, satisfactory throughout the year. Inland water transport operators took advantage of this situation and, where traffic offered, carried more tonnage in nearly all countries (Table 16). As there was little change in networks during 1967, the heavier traffic led to more intensive utilization of waterways. The waterway network with the densest traffic was still that of western Germany (10.2 million ton-km per kilometre), this figure was much higher than that of any other country, because of traffic on the Rhine, where the density, in 1966, between the Swiss-west German frontier and the Dutch-west German frontier reached 42.9 million ton-km per kilometre (figures for this section are not yet available separately in respect of 1967 but they will undoubtedly be somewhat higher). The next highest density was recorded in the Netherlands with 4.7 million ton-km per kilometre, a figure also influenced by the heavy Rhine traffic density which averaged 114 million ton-km per kilometre, in 1966, over the 130 km of the Rhine in the Netherlands. The third highest traffic density was that of the Belgian network which averaged 3.6 million ton-km per kilometre, in 1967.

No precise comparison between the ton-kilometres on the waterway network of any country and that of the fleet of that country can be made owing to the considerable extent to which the fleet of any particular country carried traffic on the waterways of other countries. The use of craft of different nationalities is perhaps most fully developed on the Rhine where, of the total tonnage carried upstream over the Dutch frontier at Lobith, in 1966, 50 per cent was carried in Dutch vessels, 33 per cent in west German, 8 per cent in Belgian, 5 per cent in Swiss, 3 per cent in French. Taking Europe as a whole, however, it would appear that, as the capacity of inland water craft, in 1967 differed but little from that of 1966, there was a rather more intensive utilization of most fleets. Craft were not, however, utilized to the full; it is for example, reported from western Germany that, because favourable navigation conditions enabled vessels to be fully loaded and avoid delays en route, long waits occurred before cargo was available for loading. In Switzerland, some restrictions on loading had to be imposed during the second half of 1967 on account of low water levels on the Rhine and navigation was also

pour le transport des marchandises a accusé un recul dans certains pays. Les renseignements reçus de Suisse indiquent que la charge moyenne des camions effectuant des transports sur de longs parcours est demeurée satisfaisante, et que l'utilisation des camions sur de courtes distances a diminué, la concurrence étant très sévère dans ce secteur. En Allemagne occidentale, on estime, faute de données précises, que l'utilisation de la charge utile des camions n'a pas varié en 1967, étant donné que l'intensité du trafic est demeurée stationnaire et que les changements intervenus dans le parc de véhicules ont été minimes.

Dans l'ensemble et grâce aux conditions atmosphériques généralement favorables, la navigation sur les voies intérieures a été assurée de façon satisfaisante pendant toute l'année. Les services de transport par voie navigable ont profité de cette situation et, lorsque le trafic le permettait, le tonnage transporté a augmenté dans presque tous les pays (tableau 16). Étant donné que les réseaux ont peu varié pendant 1967, l'augmentation du trafic s'est traduite par une utilisation plus intense des voies navigables. Le réseau où le trafic a été le plus dense reste celui de l'Allemagne occidentale (10,2 millions de tonnes-kilomètres par kilomètre); ce chiffre est beaucoup plus élevé que ceux qui ont été enregistrés dans tous les autres pays, à cause du trafic sur le Rhin, dont la densité a atteint 42,9 millions de tonnes-kilomètres par kilomètre en 1966 entre les frontières Suisse-Allemagne occidentale et Pays-Bas - Allemagne occidentale (on ne dispose pas encore de chiffres relatifs à cette section pour 1967, mais il est certain qu'ils seront un peu plus élevés). Les Pays-Bas viennent ensuite, avec une densité de 4,7 millions de tonnes-kilomètres par kilomètre, chiffre qui s'explique lui aussi par la très forte densité de la navigation sur le Rhin, laquelle a atteint en moyenne 114 millions de tonnes-kilomètres par kilomètre en 1966 sur les 130 km que le Rhin parcourt aux Pays-Bas. La Belgique vient en troisième position, la densité du trafic sur le réseau belge ayant été en moyenne de 3,6 millions de tonnes-kilomètres par kilomètre en 1967.

Il n'est pas possible d'effectuer de comparaisons précises entre le nombre des tonnes-kilomètres sur le réseau des voies navigables d'un pays et le nombre des tonnes-kilomètres transportées par les bateaux de ce pays, étant donné l'importance des transports que les bateaux d'un pays donnent effectuent sur les voies navigables de l'étranger. C'est probablement sur le Rhin que l'utilisation de bateaux de différentes nationalités est la plus fréquente puisqu'une proportion de 50 % du tonnage total qui, en remontant le Rhin, a franchi la frontière néerlandaise à Lobith en 1966, était transportée par des bateaux néerlandais, 33 % par des bateaux d'Allemagne occidentale, 8 % par des bateaux belges, 5 % par des bateaux suisses et 3 % par des bateaux français. Mais si l'on considère l'ensemble de l'Europe, il semblerait que la plupart des flottes nationales aient été utilisées de façon plus intensive, puisque le port en lourd des bateaux a très peu varié de 1966 à 1967. Les bateaux n'ont cependant pas été utilisés à pleine capacité; c'est ainsi qu'en Allemagne fédérale, on a indiqué que, les conditions favorables de navigation ayant permis d'assurer le chargement complet des bateaux et d'éviter les retards en cours de route, de

hampered in France by work in progress on the lower reaches of the Grand Canal d'Alsace.

TRAFFIC TRENDS ON E-ROADS

1955-1965

Brief references have been made in earlier Bulletins to the network of E-Roads designated in the "Declaration on the construction of main international traffic arteries", signed at Geneva on 16 September 1950. Beginning in 1955, censuses of traffic outside urban sections were taken on these roads at five-yearly intervals, as far as possible in accordance with recommendations of the Inland Transport Committee of the United Nations Economic Commission for Europe, adopted with a view to ensuring comparability of results. The results of the censuses taken in 1955, 1960 and 1965 were published in the form of maps showing, *inter alia*, in respect of each "counting post" the estimated average number of vehicles having passed the post daily during the census year.¹ By adding the daily averages recorded at all posts on a given E-road and dividing the total by the number of posts on that road, an estimate of average daily traffic on the road, taken as a whole, is obtained. The daily averages considered in the following paragraphs are applicable to the length of road or roads on the territory of each country under reference.

More detailed information on the results of the 1955, 1960 and 1965 censuses than contained in the above-mentioned maps was circulated to governments and interested organizations concerned.² Part of this information was used in preparing the following text and accompanying tables.

¹ 1955: *Census of Traffic on Main International Traffic Arteries (1955)*. United Nations publication sales No. 58 II.E/Mim.18.

1960: *Census of Motor Traffic on Main International Traffic Arteries (1960)*. United Nations publication sales No. 62 II.E/Mim.35.

1965: *Census of Motor Traffic on Main International Traffic Arteries (1965)*. United Nations publication sales No. 67 II.E/Mim.55.

² W/TRANS/WP6/113 and Add.1-4 (1955 Census); W/TRANS/WP6/169 and Add.1 (1960 Census) and W/TRANS/WP6/237 and Add.1 and 2 (1965 Census).

longs délais sont intervenus avant que les bateaux ne puissent obtenir un chargement. En Suisse, certaines limitations de chargement ont dû être imposées pendant le second semestre de 1967, le niveau d'eau étant bas sur le Rhin; de même, la navigation a été gênée en France par les travaux en cours sur les tronçons extrêmes du Grand Canal d'Alsace.

ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION

SUR LE RÉSEAU ROUTIER E

1955-1965

Dans les Bulletins précédents, on s'est brièvement référé au réseau de routes E qui a été créé en vertu de la « Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international », signée à Genève le 16 septembre 1950. A partir de 1955, des recensements de la circulation motorisée en dehors des tronçons urbains ont été effectués tous les cinq ans sur ces routes, en se conformant, dans toute la mesure du possible, aux recommandations que le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies a formulées en vue d'assurer la comparabilité des résultats. Les résultats des recensements effectués en 1955, 1960 et 1965 ont été publiés sous forme de cartes indiquant notamment, pour chaque poste de comptage, le nombre moyen estimatif des véhicules passés quotidiennement devant le poste pendant l'année du recensement¹. En faisant la somme des moyennes quotidiennes enregistrées à tous les postes de comptage sur une route E donnée, et en divisant ce total par le nombre de postes de comptage sur ladite route, on obtient une estimation de la circulation quotidienne moyenne sur toute la longueur de la route. Les moyennes quotidiennes qui sont analysées dans les paragraphes ci-après sont valables pour la longueur totale de la route ou des routes construites sur le territoire de chaque pays considéré.

Des renseignements plus détaillés que ceux qui figurent sur les cartes ont été communiqués aux gouvernements et aux organisations compétentes intéressées au sujet des résultats des recensements de 1955, 1960 et 1965². Une partie de ces renseignements a été utilisée pour l'élaboration du texte qui suit, et des tableaux correspondants.

¹ 1955: *Recensement de la circulation motorisée sur les grandes routes de circulation internationale (1955)*. Publication des Nations Unies, numéro de vente: 58.II.E/Mim.18.

1960: *Recensement de la circulation motorisée sur les grandes routes de circulation internationale (1960)*. Publication des Nations Unies, numéro de vente: 62.II.E/Mim.35.

1965: *Recensement de la circulation motorisée sur les grandes routes de circulation internationale (1965)*. Publication des Nations Unies, numéro de vente: 67.II.E/Mim.55.

² W/TRANS/WP6/113 et Add.1-4 (Recensement de 1955), W/TRANS/WP6/169 et Add.1 (Recensement de 1960) et W/TRANS/WP6/237 et Add.1 et 2 (Recensement de 1965).

Country	Year Année	Average number of vehicles per day Nombre moyen de véhicules par jour				Pays
		On all E-roads in the country Sur toutes les routes E du pays		On road with lowest average traffic	On road with highest average traffic	
		Number Nombre	Index Indice	Sur la route où la circulation moyenne est la plus faible	Sur la route où la circulation moyenne est la plus forte	
Austria	1955	2 716	100	1 051	3 605	Autriche
	1960	4 791	176	1 740	7 326	
	1965	5 539	204	2 000	8 576	
Belgium	1955	5 830	100	1 875	8 440	Belgique
	1960	8 040	138	2 671	11 667	
	1965	11 113	191	3 184	15 499	
France	1955	2 970	100	890	8 750	France
	1960	4 579	154	1 352	13 567	
	1965	7 239	244	2 076	22 500	
Italy	1955	3 900	100	640	6 590	Italie
	1960	5 237	134	1 083	11 731	
	1965	9 419	242	2 906	18 143	
Netherlands	1955	4 920	100	1 018	5 630	Pays-Bas
	1960	7 820	159	1 929	10 720	
	1965	12 936	263	3 020	18 230	
Norway	1955	1 425	100	355	2 020	Norvège
	1960	2 490	175	589	3 630	
	1965	4 290	301	995	6 275	
Poland	1955	520	100	400	675	Pologne
	1960	997	192	703	1 308	
	1965	1 433	276	298	1 905	
Portugal	1955	1 070	100	420	1 630	Portugal
	1960	1 610	150	752	2 280	
	1965	2 733	255	1 106	4 146	
Spain	1955	1 190	100	653	2 494	Espagne
	1960	2 289	192	1 223	3 430	
	1965	3 033	255	640	4 143	
Switzerland	1955	3 530	100	584	4 860	Suisse
	1960	5 614	159	2 863	7 872	
	1965	8 318	236	3 700	11 175	
United Kingdom	1955	6 585	100	3 724	7 596	Royaume-Uni
	1960	..	..	..	..	
	1965	15 481	235	1 769	21 965	
Yugoslavia	1955	300	100	..	..	Yougoslavie
	1960	875	292	339	1 298	
	1965	2 261	754	968	3 726	

During the ten-year period covered by the three censuses there were, as might be expected, substantial increases in motor traffic³ volume. There were also wide variations in the rate of increase and also great differences between the volume of motor traffic in different countries as well as between that of different roads in the same country or between different sections of the same road. These trends are summarized in the table above.

³ For the purpose of this appendix, motor traffic is defined as the movement of mechanically propelled vehicles, other than cycles with auxiliary engine, moving in both directions of traffic.

Pendant la période de dix ans couverte par les trois recensements, le volume de la circulation motorisée³ a, comme on pouvait s'y attendre, subi des augmentations notables. On a constaté également de fortes variations du taux d'augmentation, ainsi que des différences très sensibles dans le volume de la circulation motorisée, aussi bien entre les pays qu'entre les diverses routes d'un même pays ou entre les divers tronçons d'une même route. Ces tendances sont résumées sommairement dans le tableau ci-dessus.

³ Dans le présent appendice, l'expression « circulation motorisée » désigne le mouvement des véhicules routiers à propulsion mécanique, à l'exclusion des cycles à moteur auxiliaire, se déplaçant dans les deux sens de circulation.

Although increases in motor traffic on E-roads were considerable in all cases, it may be observed from the following table that, except in Norway, the United Kingdom and Yugoslavia, they were not as great as increases in vehicle fleets.

Si l'augmentation du volume de la circulation motorisée sur les routes E a été considérable dans tous les cas, on peut constater, en se référant au tableau suivant, qu'elle n'a pas été proportionnelle à l'augmentation des parcs de véhicules, sauf en Norvège, au Royaume-Uni et en Yougoslavie.

Indices of Average Daily Motor Traffic on E-roads and of Motor Vehicle Fleets

Indices de la circulation quotidienne moyenne sur les routes E et des parcs de véhicules à moteur

(1960 = 100)

A. All road motor vehicles other than motorcycles

A. Tous véhicules routiers à moteur à l'exception des motocycles

Country	1955		1965		Pays
	Average daily traffic Circulation moyenne quotidienne	National vehicle fleet Parc national de véhicules	Average daily traffic Circulation moyenne quotidienne	National vehicle fleet Parc national de véhicules	
Austria	46	43	123	185	Autriche
Belgium	..	62	143	167	Belgique
France	82	59	162	164	France
Italy	69	50	197	245	Italie
Netherlands	71	55	169	222	Pays-Bas
Norway	61	61	200	177	Norvège
Poland	..	..	161	184	Pologne
Portugal	57	64	139	146	Portugal
Spain	64	52	143	266	Espagne
Switzerland	56	58	157	178	Suisse
United Kingdom	100	100	243 ^a	225 ^a	Royaume-Uni
Yugoslavia	..	37	276	249	Yougoslavie

^a 1955 = 100, no census having been taken in 1960.

^a 1955 = 100, aucun recensement n'ayant été effectué en 1960.

B. Private cars

B. Voitures privées

Country	1955		1965		Pays
	Average daily traffic Circulation moyenne quotidienne	National vehicle fleet Parc national de véhicules	Average daily traffic Circulation moyenne quotidienne	National vehicle fleet Parc national de véhicules	
Austria	46	35	141	196	Autriche
Belgium	..	58	148	174	Belgique
France	85	54	185	173	France
Italy	52	44	228	274	Italie
Netherlands	..	52	179	248	Pays-Bas
Poland	..	34	127	209	Pologne
Portugal	..	62	151	155	Portugal
Spain	56	44	157	273	Espagne
Switzerland	..	56	160	174	Suisse
Yugoslavia	..	23	336	346	Yougoslavie

The general increase in average daily traffic on E-roads during the period 1955-1965 was accompanied by considerable changes in the distribution of traffic over the whole network. The proportion of road with a relatively small average daily traffic (under 2 000 vehicles per day) fell substantially and there were marked increases in sections with heavy traffic (10 000 vehicles per day and

L'accroissement général de la circulation quotidienne moyenne sur les routes E pendant la période 1955-1965 est allé de pair avec des modifications importantes de la répartition de la circulation sur l'ensemble du réseau. La proportion des routes sur lesquelles la circulation quotidienne moyenne est relativement faible (moins de 2 000 véhicules par jour) a fortement diminué tandis que

over). The following table shows quantitatively how the pattern has changed from one census to another.

l'on enregistrait des augmentations marquées sur les tronçons où la circulation est intense (10 000 véhicules par jour au moins). Les indications quantitatives données dans le tableau suivant montrent comment la situation a évolué d'un recensement à l'autre.

Percentage of total length of E-roads classified by average daily motor traffic density

Pourcentage de la longueur totale des routes E classées en fonction de la densité quotidienne moyenne de la circulation motorisée

Density (vehicles per day)		Under	2 000-5 999	6 000-9 999	10 000-14 999	15 000-19 999	20 000 and over	Densité (véhicules par jour)	
Country and year		Moins de 2 000					et plus	Pays et année	
Austria	1955	60	36	3	1	0	—	1955	Autriche
	1960	27	57	10	3	2	1	1960	
	1965	14	56	23	3	2	2	1965	
Belgium	1960	2	43	35	16	3	1	1960	Belgique
	1965	2	27	24	28	10	9	1965	
France	1955	40	53	6	1	0	0	1955	France
	1960	14	63	17	4	1	1	1960	
	1965	7	47	27	13	3	3	1965	
Italy	1960	20	50	18	9	1	1	1960	Italie
	1965	6	26	26	26	9	7	1965	
Netherlands	1960	8	44	19	18	9	2	1960	Pays-Bas
	1965	1	27	24	18	12	18	1965	
Norway	1955	95	5	0	0	—	—	1955	Norvège
	1960	81	17	2	—	—	0	1960	
	1965	59	31	7	2	0	1	1965	
Portugal	1955	90	7	3	—	—	—	1955	Portugal
	1960	63	34	—	2	1	—	1960	
	1965	66	26	8	—	—	—	1965	
Spain	1960	81	—	18	1	0	0	1960	Espagne
	1965	45	—	52	2	1	0	1965	
Switzerland	1960	5	75	9	7	4	—	1960	Suisse
	1965	5	48	30	6	6	5	1965	
Federal Republic of Germany	1955	17	53	20	10			1955	République
	1960	6	40	29	16	4	5	1960	fédérale
	1965	3	28	20	20	13	16	1965	d'Allemagne
Yugoslavia	1955	100	—	—	—	—	—	1955	Yougoslavie
	1960	96	4	—	—	—	—	1960	
	1965	53	45	1	1	—	—	1965	

The above-mentioned recommendations of the Inland Transport Committee of the United Nations Economic Commission for Europe provided for traffic counts to be taken on a "special day" which "should coincide with the day on which traffic usually reaches its peak of the year in the country concerned, generally on a national holiday—for example, the first Monday in August in certain countries, 15 August in others, etc."

An indication of the relative importance of traffic on the "special day" is given in the following table where "special day" traffic is expressed as a percentage of the average daily traffic during the year.

Dans les recommandations susmentionnées qui ont été formulées par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies, il était indiqué que des comptages devaient avoir lieu un « jour spécial » qui devait coïncider avec la date où d'habitude la circulation atteint un chiffre record dans les pays en question, généralement à l'occasion de fêtes exceptionnelles, par exemple, premier lundi d'août dans certains pays, 15 août dans d'autres, etc.

On trouvera une indication de l'importance relative du trafic pendant ce « jour spécial » dans le tableau ci-après où la circulation pendant le « jour spécial » est exprimée en pourcentage de la circulation quotidienne moyenne pendant l'année.

“Special day” traffic expressed as a percentage of average daily motor traffic during the year

Circulation pendant le « jour spécial » en pourcentage de la circulation quotidienne moyenne pendant l'année

Country	1955	1960	1965	Pays
Austria	221	190	166	Autriche
Belgium	147	134	163	Belgique
France	174	255	216	France
Italy	192	173	140	Italie
Netherlands	226	214	186	Pays-Bas
Poland	..	..	137	Pologne
Portugal	130	128	124	Portugal
Spain	116	..	141	Espagne
Switzerland	213	189	..	Suisse
Yugoslavia	..	111	130	Yougoslavie

Increased traffic on the “special day” was due mainly to additional private cars travel, the movement of lorries, particularly of heavy ones, being severely restricted in some countries on public holidays. In a number of countries “heavy vehicle” traffic on the “special day” was recorded, such traffic comprising lorries with a loading capacity of 3 tons or more, agricultural tractors and special vehicles, as well as motor coaches and buses. The table following shows heavy vehicle traffic expressed as a percentage of total traffic on the “special day” compared with that of the average daily traffic for the whole year.

L'augmentation de la circulation pendant le « jour spécial » s'explique surtout par les déplacements nombreux effectués par des voitures privées, la circulation des camions, en particulier des camions lourds, étant sévèrement limitée dans certains pays les jours de fête. Dans plusieurs pays, on a enregistré la circulation des « véhicules lourds » pendant le « jour spécial », c'est-à-dire la circulation des camions ayant une charge utile de trois tonnes ou plus, des tracteurs agricoles et des véhicules spéciaux, tels que les autobus et les autocars. On trouvera dans le tableau ci-après, une comparaison portant sur la circulation des véhicules lourds exprimée en pourcentage, d'une part, de la circulation totale pendant le « jour spécial » et, d'autre part, de la circulation quotidienne moyenne pendant toute l'année.

Heavy motor vehicles traffic as a percentage of total average daily motor traffic

Circulation des véhicules automobiles lourds, en pourcentage de la circulation quotidienne moyenne totale des véhicules à moteur

Country	1955		1960		1965		Pays
	Annual average	Special day	Annual average	Special day	Annual average	Special day	
	Moyenne annuelle	Jour spécial	Moyenne annuelle	Jour spécial	Moyenne annuelle	Jour spécial	
Austria	20	..	14	2	11	2	Autriche
Belgium	19	4	18	3	18	2	Belgique
France	16	3	14	3	13	3	France
Italy	18	5	19	4	13	6	Italie
Netherlands	20	3	15	2	14	2	Pays-Bas
Poland	..	..	15	..	37	32	Pologne
Portugal	..	..	23	20	21	21	Portugal
Spain	40	18	32	..	27	19	Espagne
Switzerland	10	..	9	2	7	..	Suisse
United Kingdom	40	..	..	..	24	..	Royaume-Uni
Yugoslavia	..	..	27	29	24	22	Yougoslavie

TABLES AND CHARTS

GENERAL STATISTICS

Population and area of European countries and the United States of America

Table 1

TABLEAUX ET DIAGRAMMES

STATISTIQUES GÉNÉRALES

Population et superficie des pays européens et des Etats-Unis d'Amérique

Tableau 1

Country	Population			Area Superficie	Pays
	1962	1966	1967		
	Thousands — Milliers			km ²	
Albania	1 711	1 914	1 965	28 748	Albanie
Austria	7 130	7 290	7 323	83 849	Autriche
Belgium	9 221	9 528	9 581	30 507	Belgique
Bulgaria	8 013	8 257	8 309	110 928	Bulgarie
Cyprus	580	603	614	9 251	Chypre
Czechoslovakia	13 860	14 240	14 305	127 869	Tchécoslovaquie
Denmark	4 647	4 797	4 839	43 043	Danemark
Finland	4 505	4 637	4 664	337 009	Finlande
France	46 998	49 400	49 890	547 026	France
Eastern Germany	16 044	15 988	16 001	107 896	Allemagne orientale
Western Germany	54 767	57 485	57 699	247 975	Allemagne occidentale
Berlin (East)	1 058	1 079	1 081	403	Berlin (est)
Berlin (West)	2 180	2 191	2 173	481	Berlin (ouest)
Greece	8 448	8 614	8 716	131 944	Grèce
Hungary	10 061	10 179	10 212	93 030	Hongrie
Iceland	182	196	200	103 000	Islande
Ireland	2 830	2 884	2 899	70 280	Irlande
Italy	50 242	51 962	52 334	301 225	Italie
Luxembourg	321	335	335	2 586	Luxembourg
Malta	329	317	319	316	Malte
Netherlands	11 797	12 455	12 597	33 612 ^a	Pays-Bas
Norway	3 639	3 753	3 784	324 219	Norvège
Poland	30 324	31 698	31 944	311 730	Pologne
Portugal	8 971	9 335	9 440	91 971	Portugal
Romania	18 681	19 143	19 287	237 500	Roumanie
Spain	30 817	31 871	32 140	507 748	Espagne
Sweden	7 562	7 808	7 869	449 793	Suède
Switzerland	5 660	5 999	6 050	41 288	Suisse
Turkey	28 912	31 910	32 710	780 576	Turquie
USSR	221 514	233 105	235 543	22 402 200	URSS
of which :					dont :
Byelorussian SSR	8 365	8 684	8 782	207 600	RSS de Biélorussie
Ukrainian SSR	43 790	45 728	46 173	601 000	RSS d'Ukraine
United Kingdom :	53 341	54 744	55 068	244 030	Royaume-Uni :
of which :					dont :
Great Britain	51 906	53 266	53 577	229 884	Grande-Bretagne
Northern Ireland	1 435	1 478	1 491	14 146	Irlande du Nord
Yugoslavia	18 837	19 735	19 958	255 804	Yougoslavie
United States of America .	186 656	196 920	199 118	9 363 389	Etats-Unis d'Amérique

NOTE: Population figures are mid-year estimates, and figures of area include inland waters.

Excluding approximately 7 280 km² of inland waters.

NOTE: Les chiffres relatifs à la population sont des estimations au milieu de l'année, et ceux de la superficie comprennent les eaux intérieures.

^a Non compris environ 7 280 km² d'eaux intérieures.

GENERAL ECONOMIC STATISTICS
Gross national product
and indices of industrial production

STATISTIQUE ÉCONOMIQUE GÉNÉRALE
Produit national brut
et indices de la production industrielle

Table 2

Tableau 2

Country	Total GNP ^a PNB total ^a Million US dollars Millions de dollars des E.-U. <i>Indices : 1962 = 100</i>		Average GNP per capita ^a PNB moyen par habitant ^a US dollars Dollars des E.-U. <i>Indices : 1962 = 100</i>		Indices of industrial production ^b Indices de la production industrielle ^b <i>Indices : 1962 = 100</i>		Pays
	1962	1966	1962	1966	1966	1967 ^c	
	1962	1966	1962	1966	1966	1967 ^c	
Austria	6 272 100	7 483 119	880 100	1 026 117	121	122	Autriche
Belgium	12 536 100	14 904 119	1 360 100	1 564 115	119	122	Belgique
Bulgaria ^d	100	141	100	137	157	177	Bulgarie ^d
Czechoslovakia ^d . . .	100	113	100	110	120	128	Tchécoslovaquie ^d
Denmark	6 351 100	7 445 117	1 367 100	1 552 114	126	130	Danemark
Eastern Germany ^d	100	119	100	119	125	133	Allemagne orientale ^d
Finland	5 376 100	6 285 117	1 193 100	1 355 114	125	129	Finlande
France	72 024 100	87 693 122	1 532 100	1 775 116	122	126	France
Greece	3 912 100	5 373 137	463 100	624 135	150	157	Grèce
Hungary ^d	100	122	100	121	129	141	Hongrie ^d
Ireland	1 957 100	2 213 113	692 100	767 111	125	136	Irlande

Norway	4 821 100	5 886 122	6 198 129	1 325 100	1 568 118	1 638 124	128 134	Norvège
Poland ^a	100	131	139	100	125	132	135 145	Pologne ^a
Portugal	2 710 100	3 387 125	3 573 132	302 100	363 120	378 125	138 136	Portugal
Romania ^a	100	147	158	100	143	153	162 184	Roumanie ^a
Spain	10 942 100	14 659 134	15 154 138	355 100	460 130	471 133	154 158	Espagne
Sweden.	13 059 100	15 590 119	16 000 122	1 727 100	1 997 116	2 035 118	131 134	Suède
Switzerland	9 224 100	10 870 118	11 055 120	1 630 100	1 812 111	1 827 112	119 122	Suisse
Turkey.	5 594 100	7 266 130	7 716 138	193 100	228 118	236 122	156 184	Turquie
USSR ^a	100	131	140	100	125	132	137 151	URSS ^a
United Kingdom	74 101 100	84 969 115	85 900 116	1 389 100	1 552 112	1 560 112	115 115	Royaume-Uni
Western Germany †	74 833 100	88 786 119	88 700 119	1 314 100	1 488 113	1 482 113	120 118	Allemagne occidentale †
Yugoslavia ^a	100	142	143	100	135	135	152 151	Yougoslavie ^a
United States of America	537 900 100	663 400 123	680 400 126	2 882 100	3 369 117	3 417 119	133 134	Etats-Unis d'Amérique

^a At 1958 prices and exchange rates.

^b Excluding construction.

^c Data for 1967 are provisional.

^d Data relate to the net material product. This differs from GNP in that it relates to the production of goods and production services only (i.e. services related directly to the production of goods such as repairs, goods transport and distribution). Other services (personal services, banking and insurance, and transport of passengers) are excluded. Net material product also excludes allowances for the consumption of fixed capital (depreciation).

^a Aux prix et aux taux de change de 1958.

^b Non compris la construction.

^c Les données de 1967 sont provisoires.

^d Les données se réfèrent au produit matériel net. Celui-ci, à la différence du produit national brut, comprend la production de biens et les services de production seulement (c'est-à-dire les services directement en rapport avec la production, tels que les réparations, le transport des marchandises et leur distribution). Les autres services (services personnels, banques et assurances, transport de personnes) ne sont pas compris. Le produit matériel net ne comprend pas non plus les provisions pour la consommation de capital fixe (dépréciation).

PASSENGER TRANSPORT
International travel statistics

TRANSPORT DE VOYAGEURS
Statistiques du tourisme international

Table 3

Tableau 3

Country visited	Unit <i>a</i>	1962	1966	1967	Unité <i>a</i>	Pays visité
		<i>Thousands — Milliers</i>				
Austria	Arrivals at hotels . . Tourist nights . . .	5 680 35 947	6 865 45 657	.. 44 297	Arrivées aux hôtels Nuitées	Autriche
Belgium	Tourist nights . . .	4 252	4 087	4 107	Nuitées	Belgique
Bulgaria	Arrivals	324	1 481	1 752	Arrivées	Bulgarie
Cyprus	Arrivals Tourist nights . . .	50 268	54 ..	68 ..	Arrivées Nuitées	Chypre
Czechoslovakia	Arrivals Tourist nights . . .	262 1 345	3 518 13 132	4 604 16 877	Arrivées Nuitées	Tchécoslovaquie
France	Arrivals Tourist nights . . .	5 975 34 365	11 800 111 000	12 000 112 000	Arrivées Nuitées	France
Greece	Arrivals Tourist nights . . .	541 4 915	998 8 840	849 ..	Arrivées Nuitées	Grèce
Hungary	Arrivals ^b Tourist nights . . .	.. ..	3 026 3 194	4 336 3 278	Arrivées ^b Nuitées	Hongrie
Ireland	Arrivals Tourist nights . . .	1 459 ..	1 696 19 407	1 812 ..	Arrivées Nuitées	Irlande
Italy	Arrivals Tourist nights . . .	10 299 ..	12 700 * 42 587	12 600 40 958	Arrivées Nuitées	Italie
Luxembourg	Arrivals at hotels . . Tourist nights . . .	.. 731	376 755	352 727	Arrivées aux hôtels Nuitées	Luxembourg
Malta	Arrivals	23	73	98	Arrivées	Malte
Netherlands	Arrivals at hotels . . Tourist nights . . .	1 558 3 837	1 868 4 823 *	1 869 4 639	Arrivées aux hôtels Nuitées	Pays-Bas
Poland	Arrivals Tourist nights . . .	405 3 719	1 280 5 601	1 573 7 165	Arrivées Nuitées	Pologne
Portugal	Arrivals Tourist nights ^c . . .	409 ..	1 929 3 475	2 517 3 724	Arrivées Nuitées ^c	Portugal
Romania	Arrivals	..	917	1 201	Arrivées	Roumanie

See notes on facing page.

Voir notes à la page ci-contre.

PASSENGER TRANSPORT
International travel statistics

TRANSPORT DE VOYAGEURS
Statistiques du tourisme international

Table 3 (concluded)

Tableau 3 (fin)

Country visited	Unit <i>a</i>	1962	1966	1967	Unité <i>a</i>	Pays visité
		Thousands — Milliers				
Scandinavia <i>d</i>	Arrivals of non-Scandinavians	7 417	10 583	10 444	Arrivées des touristes autres que Scandinaves	Scandinavie <i>d</i>
Spain	Arrivals	7 333	15 835	16 399	Arrivées	Espagne
Switzerland	Arrivals at hotels . . Tourist nights . . .	5 590 18 081	5 924 18 380	5 901 18 500	Arrivées aux hôtels Nuitées	Suisse
Turkey	Arrivals	173	382	297	Arrivées	Turquie
USSR	Arrivals	910	1 447	1 755	Arrivées	URSS
United Kingdom <i>e</i>	Arrivals	..	3 967	4 289	Arrivées	Royaume-Uni <i>e</i>
Western Germany	Arrivals at hotels . . Tourist nights . . .	5 323 11 184	6 676 13 936	6 621 13 828	Arrivées aux hôtels Nuitées	Allemagne occidentale
Yugoslavia <i>e</i>	Arrivals at hotels . . Tourist nights . . .	1 242 5 270	3 437 14 720	3 678 16 106	Arrivées aux hôtels Nuitées	Yougoslavie <i>e</i>

"Arrivals" means numbers of tourists crossing frontier and staying at least 24 hours. "Arrivals at hotels" signifies arrivals of tourists in hotels, pensions, etc. "Tourist nights" means the number of nights spent by tourists in hotels, pensions, etc. The figures in respect of tourists relate solely to persons not normally resident in the country visited, and they exclude excursionists, i.e. temporary visitors staying less than 24 hours in the country visited (including travellers on cruises). Owing to differences in definitions, figures are not strictly comparable from one country to another.

Including excursionists.
New series.

Arrivals in Scandinavian Passport Control Area. Data do not include travel within this area by nationals of Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden.

All forms of accommodation, i.e. camping grounds, holiday villages, etc. in addition to hotels and pensions.

a Le nombre d'arrivées est le nombre de touristes ayant franchi la frontière et séjourné au moins 24 heures. Le nombre d'arrivées aux hôtels est le nombre d'arrivées de touristes dans les hôtels, pensions, etc. Le nombre de nuitées est celui des nuits passées par les touristes dans les hôtels, pensions, etc. Les chiffres de touristes se réfèrent uniquement aux personnes qui n'habitent pas normalement les pays visités, et excluent les excursionnistes, c'est-à-dire les visiteurs temporaires séjournant moins de 24 heures dans le pays visité (y compris les voyageurs en croisière). En raison de définitions différentes, les chiffres ne sont pas strictement comparables d'un pays à l'autre.

b Y compris les excursionnistes.

c Nouvelle série.

d Contrôle de passeports des arrivées en Scandinavie. Les données ne comprennent pas les voyages effectués à l'intérieur de cette région par les ressortissants du Danemark, de la Finlande, de l'Islande, de la Norvège et de la Suède.

e Toutes les formes de logement ; donc, y compris terrains de camping, villages de vacances en plus des hôtels, pensions, etc.

PASSENGER TRANSPORT

TRANSPORT DE VOYAGEURS

Railways

Chemins de fer

Table 4

Tableau 4

Country and railway system ^a	Year	Passenger-train- kilometres	Passenger- kilometres	Passengers carried	Average length of journey	Année	Pays et réseau de chemins de fer ^a
		Kilomètres- trains-voyageurs	Voyageurs- kilomètres	Voyageurs transportés	Parcours moyen		
		Millions			Km		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Albania	1962	..	86	2.6	33	1962	Albanie
	1966	..	..	..	..	1966	
	1967	..	..	..	..	1967	
Austria : Österreichische Bundesbahnen (ÖBB)	1962	49.8	6 757	177.6	38	1962	Autriche : Österreichische Bundesbahnen (ÖBB)
	1966	51.1	6 319	171.7	37	1966	
	1967	52.8	5 773	164.4	35	1967	
Private railways	1962	3.7	226	14.1	16	1962	Chemins de fer privés
	1966	3.7	221	13.5	16	1966	
	1967	..	..	..	..	1967	
Belgium	1962	59.0	8 068	193.6	42	1962	Belgique
	1966	58.5	7 783	210.2	37	1966	
	1967	57.8	7 670	212.7	35	1967	
Bulgaria	1962	15.6	3 912	81.1	48	1962	Bulgarie
	1966	18.1	5 119	96.7	53	1966	
	1967	19.5	5 429	100.4	54	1967	
Czechoslovakia	1962	123.8	19 769	577.3	34	1962	Tchécoslovaquie
	1966	126.0	19 382 ^a	568.7	34 ^a	1966	
	1967	127.4	19 750	578.1	34	1967	
Denmark : Danske Statsbaner (DSB)	1962	30.3	3 040	109.7	28	1962	Danemark : Danske Statsbaner (DSB)
	1966	31.8	3 185	115.2	28	1966	
	1967	32.0	3 085	113.6	27	1967	
Private railways	1962	..	181	10.1	18	1962	Chemins de fer privés
	1966	..	151	8.2	18	1966	
	1967	..	..	..	..	1967	
Eastern Germany	1962	137.5	16 791	691	24	1962	Allemagne orientale
	1966	137.3	17 386	668	26	1966	
	1967	139.3	17 462	649	27	1967	
Finland	1962	27.6	2 357	37.3	63	1962	Finlande
	1966	28.3	2 131	31.5	68	1966	
	1967	26.4	..	30.3	..	1967	
France	1962	215.0	35 750	579.0	62	1962	France
	1966	231.1	38 400	628.0	61	1966	
	1967	234.5	38 180	626.6	61	1967	
Greece ^b	1962	..	1 044	..	..	1962	Grèce ^b
	1966	13.6	1 151	10.4	111	1966	
	1967	..	1 150	..	..	1967	
Hungary	1962	61.6	15 512	517.2	30	1962	Hongrie
	1966	64.6	16 649 ^a	544.0	31	1966	
	1967	66.1	16 733	556.8	30	1967	
Ireland	1962 ^c	..	554 ^a	10.2 ^a	55	1962 ^c	Irlande
	1966 ^c	7.2 ^a	542 ^a	9.0 ^a	60	1966 ^c	
	1967 ^c	6.5	556	9.3	60	1967 ^c	
Italy : Ferrovie dello Stato (FS)	1962	187.5	28 498	372.4	76	1962	Italie : Ferrovie dello Stato (FS)
	1966	185.4	27 505	323.0	85	1966	
	1967	185.0	27 970	324.2	86	1967	

See notes on page 8.

Voir notes à la page 8.

PASSENGER TRANSPORT

TRANSPORT DE VOYAGEURS

Railways

Chemins de fer

Table 4 (continued)

Tableau 4 (suite)

Country and railway system ^a	Year	Passenger-train- kilometres	Passenger- kilometres	Passengers carried	Average length of journey	Année	Pays et réseau de chemins de fer ^a
		Kilomètres- trains-voyageurs	Voyageurs- kilomètres	Voyageurs transportés	Parcours moyen		
		Millions			Km		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Italy (cont.):							Italie (suite):
Private railways	1962	35.3	3 225	170.8	19	1962	Chemins de fer privés
	1966	..	..	..	..	1966	
	1967	..	..	..	..	1967	
Luxembourg	1962	2.9	192	9.7	20	1962	Luxembourg
	1966	3.0	183	8.0	23	1966	
	1967	2.9	204	9.3	22	1967	
Netherlands	1962	56.6	7 878	198.2	40	1962	Pays-Bas
	1966	60.1	7 603	189.2	40	1966	
	1967	62.2	7 412	183.7	40	1967	
Norway	1962	25.4	1 837	39.8	46	1962	Norvège
	1966	22.9	1 745	34.1	51	1966	
	1967	22.6	1 706	32.4	53	1967	
Poland	1962	148.5	31 246	867.2	36	1962	Pologne
	1966	158.6	34 877	995.1	35	1966	
	1967	160.5	35 447	1 012.5	35	1967	
Portugal ^d	1962	20.6	2 439	108.1	23	1962	Portugal ^d
	1966	21.9	3 124	130.4	24	1966	
	1967	22.6	3 266	138.0	24	1967	
Romania	1962	..	12 325	238.9	52	1962	Roumanie
	1966	..	14 652	280.9	52	1966	
	1967	..	15 775	302.1	52	1967	
Spain^e:	1962	58.4	8 739	128.5	68	1962	Espagne:
Red Nacional de los Ferro-	1966	75.4	12 523	176.2	71	1966	Red Nacional de los Ferro-
carriles Españoles (RENFE)	1967	77.7	12 437	..	..	1967	carriles Españoles (RENFE)
(broad gauge)							(voie large)
Other railways (narrow gauge)	1962	..	1 272	144.0	9	1962	Autres chemins de fer (voie
	1966	..	1 686	151.9	11	1966	étroite)
	1967	..	1 680	154.0	11	1967	
Sweden: ^e	1962	79.2	5 245	80.3	65	1962	Suède: ^e
Statens Järnvägar (SJ)	1966	71.6	5 056	62.8	80	1966	Statens Järnvägar (SJ)
	1967	67.8	4 839	56.5	86	1967	
Private railways	1966	2.4	77	4.6	17	1966	Chemins de fer privés
	1967	2.4	69	4.1	17	1967	
Switzerland:	1962	54.8	7 705	237.0	33	1962	Suisse:
Schweizerische Bundesbahnen	1966	55.5	7 877	236.1	33	1966	Schweizerische Bundesbahnen
— Chemins de Fer Fédéraux	1967	55.6	7 561	226.1	33	1967	— Chemins de Fer Fédéraux
(SBB-CFF)							(SBB-CFF)
Berne-Lötschberg-Simplon	1962	3.7	255	14.3	18	1962	Chemin de fer Berne-Lötsch-
railway (BLS)	1966	4.0	275	15.7	18	1966	berg-Simplon (BLS)
	1967	4.1	276	15.3	18	1967	
Other railways	1962	20.8	851	78.9	11	1962	Autres chemins de fer
	1966	21.3	875	80.1	11	1966	
	1967	..	957	77.4	12	1967	
Turkey	1962	19.4	3 720	83.5	45	1962	Turquie
	1966	20.7	4 189	86.0	49	1966	
	1967	18.2	4 301	92.4	47	1967	

PASSENGER TRANSPORT

TRANSPORT DE VOYAGEURS

Railways

Chemins de fer

Table 4 (concluded)

Tableau 4 (fin)

Country and railway system ^a	Year	Passenger-train-kilometres	Passenger-kilometres	Passengers carried	Average length of journey	Année	Pays et réseau de chemins de fer ^a
		Kilomètres-trains-voyageurs	Voyageurs-kilomètres	Voyageurs transportés	Parcours moyen		
		Millions			Km		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
USSR	1962	..	189 300	2 037.0	93	1962	URSS
	1966	..	219 400	2 450.4	90	1966	
	1967	..	234 400	2 592.2	90	1967	
of which : Ukraine	1962	..	30 800	315.6	98	1962	dont : Ukraine
	1966	..	36 500	361.4	101	1966	
	1967	..	..	..	..	1967	
United Kingdom: British Railways	1962	399.1	31 749	965.0	33	1962	Royaume-Uni : British Railways
	1966	347.2	29 697	835.0	36	1966	
	1967	340.5	29 111	837.4	35	1967	
Ulster Transport Authority	1962/	4.2	..	8.7	..	1962/	Ulster Transport Authority
	1966/	3.4	..	7.0	..	1966/	
	1967/	..	..	..	..	1967/	
Western Germany : Deutsche Bundesbahn (DB)	1962	376.4	38 238	1 145.5	33	1962	Allemagne occidentale : Deutsche Bundesbahn (DB)
	1966	378.3 ^a	36 348 ^a	1 061.1 ^a	34 ^a	1966	
	1967	371.7	34 534	1 015.9	34	1967	
Private railways	1962	..	992	102.3	10	1962	Chemins de fer privés
	1966	..	811	82.1	10	1966	
	1967	..	..	..	..	1967	
Yugoslavia	1962	55.8	9 908	192.9	51	1962	Yougoslavie
	1966	58.7	12 196	213.2	57	1966	
	1967	60.0	10 752	195.9	55	1967	
Totals of above countries excluding private railways ^g	1962	..	492 700	..	..	1962	Totaux des pays ci-dessus non compris les chemins de fer privés ^g
	1966	..	535 800	..	..	1966	
	1967	..	547 700	..	..	1967	
Totals of above countries excluding Albania, Romania, USSR and private railways ^g	1962	2 225	290 948	..	..	1962	Totaux des pays ci-dessus sauf l'Albanie, la Roumanie, l'URSS et les chemins de fer privés ^g
	1966	2 228	301 694	..	..	1966	
	1967	2 224	297 428	..	..	1967	
United States of America	1962	310.9	32 029	311.7 ^h	103 ⁱ	1962	Etats-Unis d'Amérique
	1966	264.4	27 496	300.2 ^h	92 ⁱ	1966	
	1967	241.1	24 464	297.0 ^h	82 ⁱ	1967	

^a See appendix 3 — Coverage of statistics.

^b As from this issue of the Bulletin, figures indicate the total of all railways, including the 4 companies previously published as "private railways", incorporated in the State system in 1965.

^c Year ended 31 March.

^d Including data for Sociedade Estoril (SE).

^e Comparison between data for certain years is affected by the transfer of certain private railway lines to the state system.

^f Year ended 30 September.

^g Including estimates for items shown as not available (...).

^h Total of passengers carried on each individual railway; this total would be smaller if all the railways in the country formed a single system.

ⁱ Average of individual railways; the average length of journey would be greater if all the railways in the country formed a single system.

^a Voir appendice 3 — Champ couvert par les statistiques.

^b A partir du présent Bulletin, les chiffres portent sur l'ensemble des chemins de fer, y compris les 4 sociétés figurant antérieurement comme chemins de fer privés, qui ont été absorbés dans le réseau de l'Etat en 1965.

^c Année se terminant le 31 mars.

^d Y compris les données pour la Sociedade Estoril (SE).

^e La comparaison entre les chiffres de diverses années est influencée par le transfert de certaines lignes de chemins de fer privés au réseau de l'Etat.

^f Année se terminant le 30 septembre.

^g Y compris des estimations des données indiquées comme non disponibles (...).

^h Total des voyageurs transportés sur chaque réseau; ce total serait plus faible si l'ensemble des lignes ferroviaires du pays constituait un réseau unique.

ⁱ Parcours moyen par réseau; ce parcours serait plus long si l'ensemble des lignes ferroviaires du pays constituait un réseau unique.

PASSENGER TRANSPORT
AND VEHICLE TRAFFIC

TRANSPORT DE VOYAGEURS
ET CIRCULATION DE VÉHICULES

Estimates of passenger road motor vehicle-kilometres
and of passenger-kilometres
by road

Estimations des parcours kilométriques des véhicules
routiers automobiles pour le transport de voyageurs
et des voyageurs-kilomètres par route

Table 5

Tableau 5

Country and statistical series	Year	Cycles with auxiliary engine	Motor-cycles including scooters	Private cars including taxis and station wagons	Buses, motor coaches and trolleybuses	Total	Année	Pays et série statistique
		Cycles à moteur auxiliaire	Motocycles y compris les scooters	Voitures privées y compris les taxis et les limousines commerciales	Autobus, autocars et trolleybus			
		Millions						
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
Czechoslovakia								
Vehicle-kilometres	1962	..	..	..	..	..	1962	Tchécoslovaquie Véhicules-kilomètres
	1966	..	..	..	957	..	1966	
	1967	..	..	..	983	..	1967	
Passenger-kilometres	1962	..	..	..	14 908	..	1962	Voyageurs-kilomètres
	1966	..	..	..	18 268	..	1966	
	1967	..	..	..	19 054	..	1967	
Denmark								
Vehicle-kilometres	1962	2 100	990	8 100	200	11 390	1962	Danemark Véhicules-kilomètres
	1966	2 200	410	12 800	250	15 660	1966	
	1967	2 000	170	13 670	240	16 080	1967	
Hungary								
Passenger-kilometres ^a	1962	..	..	..	4 185	..	1962	Hongrie Voyageurs-kilomètres ^a
	1966	..	..	..	5 572	..	1966	
	1967	..	..	..	5 695	..	1967	
Italy								
Vehicle-kilometres	1962	5 200	17 052	22 896	1 030	46 178	1962	Italie Véhicules-kilomètres
	1966	7 680	14 051	60 696	1 186	83 613	1966	
	1967	..	..	..	..	..	1967	
Passenger-kilometres	1962	5 200	22 252	46 479	24 614	98 518	1962	Voyageurs-kilomètres
	1966	7 680	16 350	108 646	28 011	160 687	1966	
	1967	..	..	..	..	..	1967	
Netherlands								
Vehicle-kilometres	1962	6 750	1 300	13 500	..	..	1962	Pays-Bas Véhicules-kilomètres
	1966	8 000	925	25 250	475	34 650	1966	
	1967	..	..	..	..	..	1967	
Passenger-kilometres	1962	..	..	..	..	..	1962	Voyageurs-kilomètres
	1966	8 880	1 240	49 980	10 300	70 400	1966	
	1967	..	..	..	..	..	1967	
Norway								
Vehicle-kilometres	1962	428	312	3 722	199 ^b	4 661	1962	Norvège Véhicules-kilomètres
	1966	465	171	5 476	222 ^b	6 334	1966	
	1967	..	..	..	..	..	1967	
Passenger-kilometres	1962	660 ^a	—	4 613 ^a	3 093 ^b	8 366 ^a	1962	Voyageurs-kilomètres
	1966	636	—	7 338	3 426 ^b	11 400	1966	
	1967	..	..	..	..	..	1967	

See notes on page 10.

Voir notes à la page 10.

PASSENGER TRANSPORT
AND VEHICLE TRAFFIC

Estimates of passenger road motor vehicle-kilometres
and of passenger-kilometres
by road

TRANSPORT DE VOYAGEURS
ET CIRCULATION DE VÉHICULES

Estimations des parcours kilométriques des véhicules
routiers automobiles pour le transport de voyageurs
et des voyageurs-kilomètres par route

Table 5 (concluded)

Tableau 5 (fin)

Country, and statistical series	Year	Cycles with auxiliary engine	Motor-cycles including scooters	Private cars including taxis and station wagons	Buses, motor coaches and trolleybuses	Total	Année	Pays, et série statistique
		Cycles à moteur auxiliaire	Motocycles y compris les scooters	Voitures privées y compris les taxis et les limousines commerciales	Autobus, autocars et trolleybus			
		Millions						
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
Spain								Espagne
Vehicle-kilometres	1962	2 427		5 609	364	8 400	1962	Véhicules-kilomètres
	1966	3 160		11 914	460	15 534	1966	
	1967	..	..	..	..	..	1967	
Passenger-kilometres	1962	3 279		13 894	9 798	26 971	1962	Voyageurs-kilomètres
	1966	4 265		29 531	12 362	46 158	1966	
	1967	..	..	..	..	..	1967	
USSR								URSS
Passenger-kilometres	1962	..	..	..	82 166	..	1962	Voyageurs-kilomètres
	1966	..	..	..	136 069	..	1966	
	1967	..	..	..	..	..	1967	
United Kingdom								Royaume-Uni
Vehicle-kilometres	1962	1 200	7 500	80 900	4 000	93 600	1962	Véhicules-kilomètres
	1966	1 139	4 741	117 120	3 900	126 900	1966	
	1967	970	4 180	134 700	4 020	143 900	1967	
Passenger-kilometres	1962	166 800			68 200	235 000	1962	Voyageurs-kilomètres
	1966	7 400		226 100	57 100	313 200	1966	
	1967	970	4 860	259 970	56 700	322 500	1967	
Western Germany								Allemagne occidentale
Vehicle-kilometres	1962	9 953	11 461	115 767	1 575	138 756	1962	Véhicules-kilomètres
	1966†	4 180	2 158	172 877	1 835	181 050	1966†	
	1967†	..	..	..	..	..	1967†	
Passenger-kilometres	1962		..	..	34 236	..	1962	Voyageurs-kilomètres
	1966†		..	..	40 489	..	1966†	
	1967†		..	..	41 555	..	1967†	
Yugoslavia								Yougoslavie
Vehicle-kilometres	1962	..	558	1 436	260	2 254	1962	Véhicules-kilomètres
	1966	..	733	3 552	470	4 755	1966	
	1967	..	755	3 137 ^c	557	4 449	1967	
Passenger-kilometres	1962	..	837	3 589	6 934	11 360	1962	Voyageurs-kilomètres
	1966	..	1 099	8 879	12 729	22 707	1966	
	1967	..	1 132	7 844 ^c	14 441	23 417	1967	
United States of America								Etats-Unis d'Amérique
Vehicle-kilometres	1962	..	1 012 433		7 187	1 019 620	1962	Véhicules-kilomètres
	1966	..	11 098	1 198 710	7 809	1 217 617	1966	
	1967	..	..	..	..	..	1967	

^a Medium- and long-distance transport only.

^b Scheduled transport.

^c Yugoslav vehicles only.

^a Transports à moyenne et à grande distance seulement.

^b Transports réguliers.

^c Voitures yougoslaves seulement.

INTERNATIONAL ROAD TRAFFIC

CIRCULATION AUTOMOBILE INTERNATIONALE

Number of entries of foreign private cars

Nombre d'entrées de voitures privées étrangères

Table 6

Tableau 6

Country entered	1962	1966	1967	Pays d'entrée
Denmark	1 077 618	1 863 694 ^a	1 997 164 ^a	Danemark
Finland	103 848	161 982	178 000 *	Finlande
Hungary	25 366	301 189	504 683	Hongrie
Netherlands	..	13 711 000	14 433 000	Pays-Bas
Poland	21 748	119 830	..	Pologne
Portugal	62 886	211 790	..	Portugal
Spain	..	3 250 053	3 213 677	Espagne
Switzerland	19 996	27 940	30 136	Suisse
Yugoslavia	662 544	4 821 948	6 640 676	Yougoslavie

r Exits.

^a Sorties.

INTERNATIONAL BUS TRAFFIC

Number of entries of buses; passengers carried by bus
in international traffic

Table 7

CIRCULATION INTERNATIONALE D'AUTOBUS

Nombre d'entrées d'autobus; voyageurs transportés
par autobus en trafic international

Tableau 7

Country	Series	1962	1966	1967	Série	Pays
Denmark	Total buses entered . .	25 975	32 429	35 440	Total des entrées d'autobus	Danemark
Finland	Foreign buses entered .	840	..	..	Entrées d'autobus étrangers	Finlande
	Total buses entered . .	3 299	3 935	4 400 *	Total des entrées d'autobus	
Hungary	Foreign buses entered .	2 255	14 249	20 635	Entrées d'autobus étrangers	Hongrie
	Passengers entered in foreign buses . . .	75 931	411 496	640 611	Voyageurs entrés par les au- tobus étrangers	
Netherlands . . .	Foreign buses entered .	..	285 000	263 000	Entrées d'autobus étrangers	Pays-Bas
	Total buses entered . .	..	570 000	526 000	Total des entrées d'autobus	
	Passengers entered . . .	..	9 014 000	8 375 000	Voyageurs entrés	
Poland	Foreign buses entered .	2 802	3 440	4 946	Entrées d'autobus étrangers	Pologne
	Passengers carried in foreign buses (entered and left) . . .	134 814	128 694 ^a	181 493 ^a	Voyageurs transportés par les autobus étrangers (entrés et sortis)	
Portugal	Foreign buses entered .	1 472	2 062	..	Entrées d'autobus étrangers	Portugal
	Total buses entered . .	1 938	..	..	Total des entrées d'autobus	
Spain	Foreign buses entered .	..	18 584	..	Entrées d'autobus étrangers	Espagne
	Total buses entered . .	..	28 422	..	Total des entrées d'autobus	
	Passengers carried in foreign buses . . .	..	709 783	..	Voyageurs transportés par les autobus étrangers	
	Total passengers entered.	..	1 092 334	..	Total des voyageurs entrés	
Switzerland . . .	Foreign buses entered ^b .	68 077	79 738	79 320	Entrées d'autobus étrangers ^b	Suisse
	Passengers entered in foreign buses ^b . . .	2 028 902	2 506 464	2 441 053	Voyageurs entrés par les au- tobus étrangers ^b	
Yugoslavia . . .	Foreign buses entered .	12 217	23 227	24 453 ^c	Entrées d'autobus étrangers	Yougoslavie
	Total buses entered . .	21 186	45 000	46 682 ^c	Total des entrées d'autobus	
	Passengers entered in foreign buses . . .	307 327	796 496	..	Voyageurs entrés par les au- tobus étrangers	
	Total passengers entered.	548 637	1 616 000	..	Total des voyageurs entrés	

^a In addition there were 164 453 passengers carried in State-operated Polish vehicles in 1966 and 120 601 in 1967.

^b Excluding regular services.

^c Excluding frontier traffic. In 1966 this traffic amounted to 19% of foreign buses entered and 24% of passengers entered in foreign buses; 27% of total buses entered and 31% of passengers entered in all buses.

^a Il y avait, en outre, 164 453 voyageurs transportés par des véhicules polonais exploités par l'Etat en 1966 et 120 601 en 1967.

^b Non compris les services réguliers.

^c Non compris la circulation frontalière. En 1966 cette circulation représentait 19 % des entrées d'autobus étrangers et 24 % des entrées de voyageurs par les autobus étrangers; 27 % de l'ensemble d'entrées d'autobus et 31 % du nombre total de voyageurs entrés par autobus.

Relative importance of the principal modes of inland transport in various countries
 Importance relative des principaux modes de transport intérieur dans divers pays
 Tableau 8

Country	Year Année	Tons — Tonnes				Ton-kilometres — Tonnes-kilomètres								Pays
		Rail ^a	Road — Route			IWT Voie navigable	Oil pipelines Oliéo- ducs	Rail ^a	Road — Route			IWT Voie navigable	Oil pipelines Oliéo- ducs	
			Transport for hire or reward Transports pour compte d'autrui	Transport on own account Transports pour compte propre	Total road transport Ensemble des transports routiers				Transport for hire or reward Transports pour compte d'autrui	Transport on own account Transports pour compte propre	Total road transport Ensemble des transports routiers			
Percentages — Pourcentages														
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)
Belgium	1962	..	..	..	..	..	..	32	13	29	42	26	—	Belgique
	1966	..	..	..	..	..	..	27	18 *	32 *	50 *	23	—	
	1967	..	..	..	..	..	..	25	18 *	34 *	52 *	23	—	
Bulgaria	1962	18	27	53	80	2 ^{b*}	—	70	11	13	24	6 ^{b*}	—	Bulgarie
	1966	16	21	61	82	2 ^{b*}	—	68	10	16	26	6 ^{b*}	—	
	1967	15	21	62	83	2 ^{b*}	—	66	10 *	17 *	28 *	6 ^{b*}	—	
Czechoslovakia	1962	29	22	48	70	1 ^{b*}	0	89	6	5	11	0 ^{b*}	0	Tchécoslovaquie
	1966	26	26	46	72	1 ^{b*}	1	83	6	6	12	0 ^{b*}	5	
	1967	25	25	48	73	1 ^{b*}	1	81	6	6	12	0 ^{b*}	7	
Eastern Germany total transport	1962	45	26	26	52	2	1	82	7	6	13	5	0	Allemagne orientale ensemble des transports
	1966	41	26	30	56	2	1	79	9	7	16	5	0	
	1967	39	26	32	58	2	1	78	9	8	17	5	0	
excluding short-distance road transport	1962	91	..	..	3	4	2	91	..	..	4	5	0	sans les transports routiers à courte distance
	1966	89	..	..	4	5	2	89	..	..	5	6	0	
	1967	89	..	..	4	5	2	88	..	..	6	6	0	
France total transport	1962	19	21	54	75	6	0	58	16	15	31	11	0	France ensemble des transports
	1966	14	27	51 ^a	78 ^a	5	3 ^a	47 ^a	21 ^a	17 ^a	38 ^a	9	6 ^a	
	1967	14	26	50	76	6	4	45	22	17	39	9	7	
excluding short-distance road transport	1962	50	15	18	33	16	1	63	15	10	25	11	1	sans les transports routiers à courte distance
	1966	37 ^a	19	21	40	15 ^a	8 ^a	51 ^a	20 ^a	13 ^a	33 ^a	10	6 ^a	
	1967	35	20	20	40	15	10	50	21	12	33	10	7	

See notes on page 15. Voir notes à la page 15.

Relative importance of the principal modes of inland transport
in various countries

Importance relative des principaux modes de transport intérieur
dans divers pays

Table 8 (concluded)

Tableau 8 (fin)

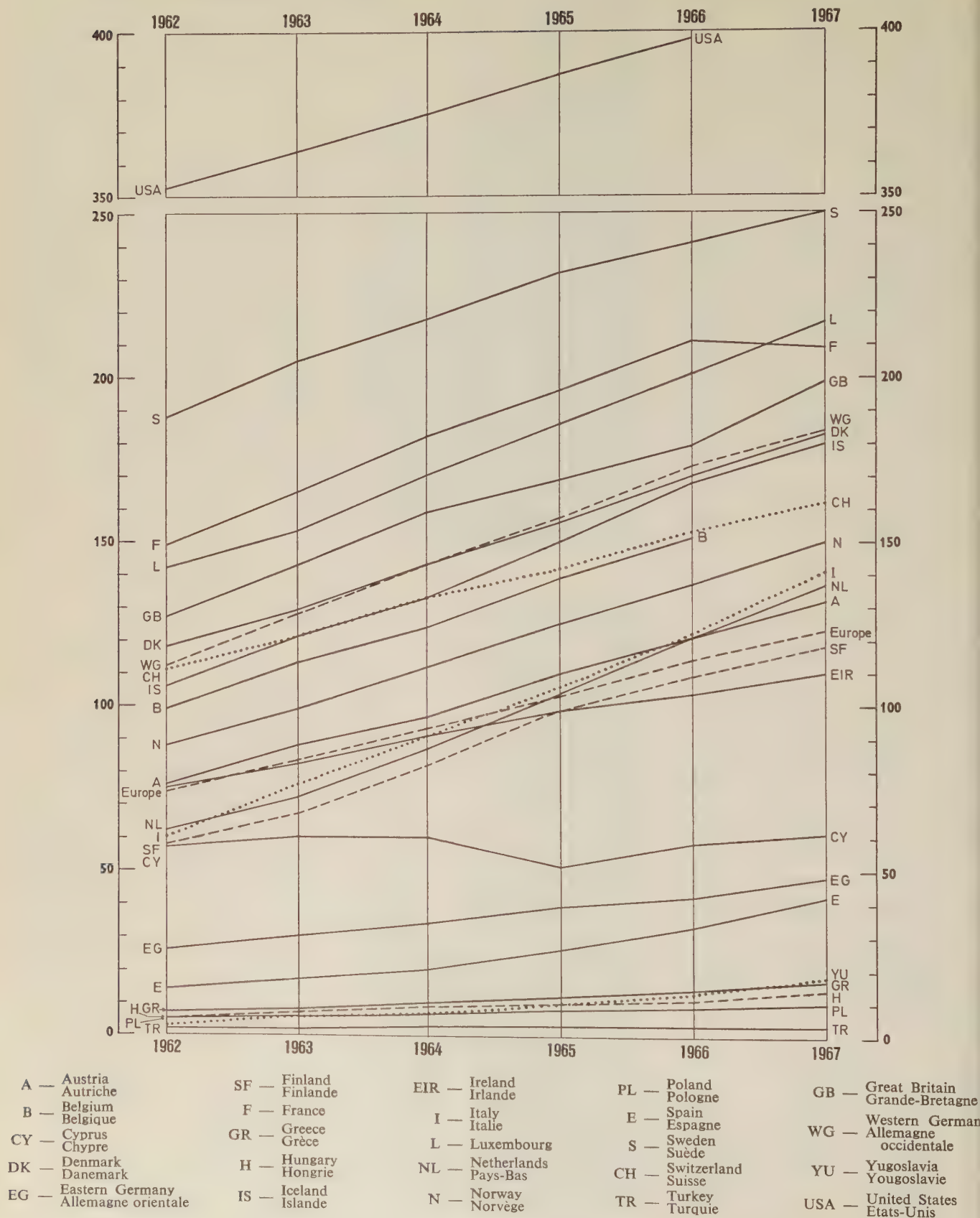
Country	Year Année	Tons — Tonnes						Ton-kilometres — Tonnes-kilomètres						Pays		
		Road — Route						Road — Route								
		Rail ^a	Transport for hire or reward			Total road transport		Rail ^a	Transport for hire or reward			Total road transport			IWT Voie navigable	Oil pipelines Oko- ducs
			Transports pour compte d'autrui	Transports pour compte propre	Ensemble des transports routiers	Transports pour compte d'autrui	Transports pour compte propre		Ensemble des transports routiers							
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)		
Percentages — Pourcentages																
Hungary	1962	..	..	..	..	..	..	80	6	6 *	12 *	7 ^b	1	Hongrie		
	1966	..	..	..	..	..	..	74	8	7 *	15 *	9 ^b	2			
	1967	..	..	..	..	..	..	73	8	8 *	16 *	9 ^b	2			
Italy	1962	..	..	..	..	..	..	27	..	..	72	0 *	1	Italie		
	1966	..	..	..	..	..	..	26	..	..	71	0 *	3			
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..			
Netherlands	1962	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	Pays-Bas		
	1966	5	30	22	52	41 *	2 *	8	15	8	23	64	5			
	1967	5	29	21	50	42	3	8	15	8	23	64	5			
Norway, including Ofoten railway	1962	13	40	47	87	..	..	49	24	27	51	..	..	Norvège, y compris le ch. de fer d'Ofoten		
	1966	12	45	43	88	..	..	43	30	28	57	..	..			
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..			
excluding Ofoten railway	1962	4	44	52	96	..	..	40	28	32	60	..	..	non compris le ch. de fer d'Ofoten		
	1966	5	49	46	95	..	..	35	33	32	65	..	..			
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..			
Poland	1962	67	11	21 ^c	32	1	..	96	2	1 ^c	3	1	..	Pologne		
	1966	58	12	28 ^c	40	1	1	89	3	2 ^c	5	2	4			
	1967	56	..	..	42	1	1	89	..	..	5	2	4			
USSR	1962	18	17	62	79	2	1	85	2	4	6	5	4	URSS		

CHART I
Private cars

Number per 1000 inhabitants — 1962-1967

DIAGRAMME I
Voitures privées

Nombre pour 1000 habitants — 1962-1967



COMBINED TRANSPORT

Transport by rail in containers ^a

TRANSPORTS COMBINÉS

Transports par chemin de fer en containers ^a

Table 9

Tableau 9

Country	Year	Number of containers forwarded Nombre de containers expédiés			Tons carried Tonnes transportées			Année	Pays
		Large containers Grands containers	Small containers Petits containers	Total	In large containers Par grands containers	In small containers Par petits containers	Total		
		(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Austria	1962	206	115 339	115 545	1 763	50 595	52 358	1962	Autriche
	1966	130	111 087	111 217	990	47 534	48 524	1966	
	1967	38	91 783	91 821	275	39 689	39 964	1966	
Belgium	1962	47 433	42 182	89 615	227 097	19 207	246 304	1962	Belgique
	1966	22 617	46 034	68 651	117 305	20 715	138 020	1966	
	1967	21 201	43 962	65 163	111 536	19 783	131 319	1967	
Denmark	1962	..	..	76 020	..	..	..	1962	Danemark
	1966	..	..	72 725	..	..	..	1966	
	1967	..	..	72 747	..	..	..	1967	
France	1962	..	..	468 600	..	..	2 376 000	1962	France
	1966	..	..	..	..	..	2 410 000	1966	
	1967	..	..	..	..	..	2 193 300	1967	
Hungary	1962	606	257 662	258 268	807	149 425	150 232	1962	Hongrie
	1966	251	311 192	311 443	346	166 242	166 588	1966	
	1967	—	332 723	332 723	—	179 096	179 096	1967	
Italy ^b	1962	4	12 230	12 234	10	3 200	3 210	1962	Italie ^b
	1966	—	10 398	10 398	—	2 608	2 608	1966	
	1967	—	7 618	7 618	—	2 317	2 317	1967	
Luxembourg . . .	1967	—	960	960	—	640	640	1967	Luxembourg
Norway	1962	..	..	..	..	..	..	1962	Norvège
	1966	54	20 668	20 722	162	8 267	8 429	1966	
	1967	72	21 522	21 594	216	8 608	8 824	1967	
Poland	1962	25 610	513 942	539 552	27 932	299 087	327 019	1962	Pologne
	1966	41 957	525 046	567 003	49 784	339 816	389 600	1966	
	1967	38 261	500 805	539 066	47 344	324 862	372 206	1967	
Sweden	1962	12 318	213 790	226 108	56 965	..	..	1962	Suède
	1966	11 094	172 982	184 076	50 928	..	..	1966	
	1967	8 031	153 097	161 128	37 132	..	..	1967	
Switzerland ^c . . .	1962	9 700	..	..	153 000	..	..	1962	Suisse ^c
	1966	5 500	..	..	104 000	..	..	1966	
	1967	5 000	..	..	98 000	..	..	1967	
Western Germany	1962	794 248	3 249 882	4 044 130	3 907 700	1 130 960	5 038 660	1962	Allemagne occi- dentale
	1966	756 754	2 912 882	3 669 636	3 723 230	964 160	4 687 390	1966	
	1967	..	..	..	..	..	..	1967	

Data relate only to operations on the State or principal system in each country.
Containers belonging to Ferrovie dello Stato (FS) only.

Containers belonging to Schweizerische Bundesbahnen - Chemins de fer fédéraux
SBB-CFF) only.

^a Les données se rapportent seulement aux opérations du réseau principal ou de
l'Etat dans chaque pays.

^b Containers appartenant à Ferrovie dello Stato (FS) seulement.

^c Containers appartenant aux Schweizerische Bundesbahnen - Chemins de fer
fédéraux (SBB-CFF) seulement.

FREIGHT TRANSPORT

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Railways

Chemins de fer

Table 10

Tableau 10

Country and railway system ^a	Year Année	Freight- train- kilometres	Ton-kilometres	Tons carried	Average length of haul	Wagons loaded on system	Wagons received loaded from other systems	Pays et réseaux de chemins de fer ^a
		Kilomètres- trains- marchandises	Tonnes- kilomètres	Tonnes transportées	Parcours moyen d'une tonne	Wagons chargés sur le réseau	Wagons reçus chargés d'autres réseaux	
		Millions			km	Thousands — Milliers		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
Albania	1962	..	76 (100)	1.3 (100)	59	..	..	Albanie
	1966	..	..	..	..	..	..	
	1967	..	..	..	..	..	..	
Austria : Österreich. Bundesbahnen (ÖBB)	1962	29.7	7 929 ^b (100)	46.8 ^b (100)	170 ^b	1 938 ^b	923	Autriche : Österreichische Bundesbahnen (Ö)
	1966	31.0	8 521 ^b (107)	46.9 ^b (100)	182 ^b	1 882 ^b	970	
	1967	30.6	8 309 ^b (105)	44.9 ^b (96)	185 ^b	1 681 ^b	919	
Private railways .	1962	..	142 ^b (100)	5.7 ^b (100)	25 ^b	..	..	Chemins de fer priv
	1966	..	145 ^b (103)	5.7 ^b (100)	26 ^b	..	..	
	1967	..	..	..	..	..	..	
Belgium	1962	22.1	6 709 ^b (100)	65.4 ^b (100)	104 ^b	2 577 ^b	776	Belgique
	1966	21.3	6 393 ^b (95)	61.3 ^b (94)	104 ^b	2 172 ^b	733	
	1967	20.5	6 258 ^b (93)	61.7 ^b (94)	101 ^b	2 126 ^b	706	
Bulgaria	1962	..	7 876 (100)	40.4 (100)	195	..	..	Bulgarie
	1966	21.9	11 449 (145)	60.7 (150)	188	3 151	..	
	1967	22.5	11 719 (149)	63.1 (156)	186	3 218	..	
Czechoslovakia . . .	1962	92.4	48 127 ^b (100)	206.9 ^b (100)	233 ^b	8 721 ^b	2 418	Tchécoslovaquie
	1966	100.5	53 757 ^b (112)	225.0 ^{a b} (109)	239 ^{a b}	9 015 ^b	2 838	
	1967	100.5	52 506 ^b (109)	227.1 ^b (110)	231 ^b	8 976 ^b	2 887	
Denmark : Danske Statsbaner (DSB)	1962	9.0	1 448 ^b (100)	7.4 ^b (100)	196 ^b	769 ^b	231	Danemark : Danske Statsbaner (DSB)
	1966	8.7	1 532 ^b (106)	7.4 ^b (101)	207 ^b	670 ^b	245	
	1967	8.2	1 504 ^b (104)	7.3 ^b (99)	206 ^b	644 ^b	231	
Private railways .	1962	..	33 (100)	1.5 (100)	22	..	..	Chemins de fer priv
	1966	..	25 (75)	1.1 (73)	23	..	..	
	1967	..	..	..	..	..	..	
Eastern Germany . .	1962	106.0	37 410 (100)	259.8 (100)	144	..	..	Allemagne orientale
	1966	108.9	39 685 (106)	262.5 (101)	151	..	..	
	1967	106.1	38 473 (103)	253.1 (97)	152	..	..	
Finland : Valtionrautatiet (VR)	1962	18.5	4 910 ^c (100)	18.3 ^c (100)	269 ^c	1 654	67	Finlande : Valtionrautatiet (V)
	1966	18.6	5 610 ^c (114)	20.4 ^c (112)	275 ^c	1 569	136	
	1967	18.5	5 596 ^c (114)	21.2 ^c (116)	264 ^c	1 513	183	
Private railways .	1962	..	7 (100)	0.7 (100)	10	..	..	Chemins de fer priv
	1966	..	9 (120)	1.0 (134)	9	..	..	
	1967	..	..	..	..	..	..	
France	1962	203.8	61 179 (100)	231.0 (100)	265	12 658	974	France
	1966	208.3	64 060 (105)	232.7 (101)	275	10 794	1 000	
	1967	205.6	62 890 (103)	228.7 (99)	275	10 054	930	
Greece ^d	1962	..	417 (100)	..	..	..	..	Grèce ^d
	1966	4.0	552 (132)	2.5	224	210	64	
	1967	..	563 (135)	..	..	..	..	

See notes on page 21.

Voir notes à la page 21.

FREIGHT TRANSPORT

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Railways

Chemins de fer

Table 10 (continued)

Tableau 10 (suite)

Country and railway system ^a	Year Année	Freight- train- kilometres Kilomètres- trains- marchandises	Ton-kilometres Tonnes- kilomètres	Tons carried Tonnes transportées	Average length of haul Parcours moyen d'une tonne	Wagons loaded on system Wagons chargés sur le réseau	Wagons received loaded from other systems Wagons reçus chargés d'autres réseaux	Pays et réseaux de chemins de fer ^a
		Millions			km	Thousands — Milliers		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
Hungary	1962	33.8	14 531 ^b (100)	98.8 ^b (100)	147 ^b	..	..	Hongrie
	1966	37.9	17 884 ^b (123)	116.4 ^b (118)	154 ^b	..	..	
	1967	36.9	18 494 ^b (127)	115.5 ^b (117)	160 ^b	..	..	
Ireland	1962 ^e	4.4 *	360 (100)	2.6 (100)	138	..	..	Irlande
	1966 ^e	4.6 *	392 (109)	2.5 (97)	155	..	..	
	1967 ^e	4.1	434 (121)	2.8 (107)	156	..	..	
Italy : Ferrovie dello Stato (FS)	1962	66.9	16 609 ^b	63.5 ^b	261 ^b	3 890 ^b	737	Italie :
	1966	60.1	16 947 ^{b f}	58.0 ^{b f}	292 ^{b f}	3 290 ^b	820	Ferrovie dello Stato (FS)
	1967	62.3	17 972 ^{b f}	61.8 ^{b f}	291 ^{b f}	3 228 ^b	924	
Private railways	1962	1.6	75 (100)	3.3 (100)	23	..	..	Chemins de fer privés
	1966	..	..	..	..	..	..	
	1967	..	..	..	..	..	..	
Luxembourg	1962	1.5	639 (100)	16.9 (100)	38	268	443	Luxembourg
	1966	1.5	567 (89)	14.5 (86)	39	242	342	
	1967	1.4	572 (90)	14.1 (83)	41	237	315	
Netherlands	1962	19.4	3 795 ^{b g} (100)	28.6 ^b (100)	144 ^{b g}	1 482 ^b	371	Pays-Bas
	1966	18.2	3 343 ^{b g} (88)	25.8 ^b (90)	137 ^{b g}	1 284 ^b	333	
	1967	18.5	3 310 ^{b g} (87)	26.2 ^b (92)	133 ^{b g}	1 215 ^b	352	
Norway ^h	1962	8.9	1 212 ^b (100)	5.6 ^b (100)	216 ^b	658 ^b	45	Norvège ^h
	1966	9.3	1 579 ^b (130)	8.4 ^b (149)	189 ^b	648 ^b	70	
	1967	9.7	1 703 ^b (141)	9.0 ^b (161)	189 ^b	665 ^b	79	
Poland	1962	138.1	72 688 ^b (100)	305.7 ^b (100)	238 ^b	15 693 ^b	549	Pologne
	1966	153.6	85 014 ^b (117)	353.6 ^b (116)	240 ^b	16 673 ^b	..	
	1967	158.9	88 543 ^b (122)	365.6 ^b (120)	242 ^b	16 795 ^b	..	
Portugal ⁱ	1962	5.5	730 (100)	3.7 (100)	199	..	..	Portugal ⁱ
	1966	5.3	677 (93)	3.3 (90)	205	487	7	
	1967	5.4	727 (100)	3.4 (94)	212	485	17	
Romania	1962	..	24 419 ^b (100)	92.0 ^b (100)	265 ^b	..	..	Roumanie
	1966	60.1	34 541 ^b (141)	126.6 ^b (138)	273 ^b	..	..	
	1967	63.0	37 297 ^b (153)	137.1 ^b (149)	272 ^b	..	..	
Spain : Red Nacional de los Ferrocarriles Españosles (RENFE) (broad gauge)	1962	43.2	7 515 ^b (100)	32.6 ^b (100)	231 ^b	1 978 ^b	0	Espagne :
	1966	44.2 *	8 271 ^b (110)	29.0 ^b (89)	285 ^b	1 999 ^b	0	Red Nacional de los
	1967	45.4	8 986 ^b (120)	30.4 ^b (93)	296 ^b	2 034 ^b	0	Ferrocarriles Españosles (RENFE) (voie large)
Other railways (narrow gauge)	1962	..	681 (100)	13.7 (100)	50	..	..	Autres chemins de fer
	1966	..	630 (92)	12.8 (93)	49	..	..	(voie étroite)
	1967	..	651 (96)	12.6 (92)	52	..	..	
Sweden	1962	39.0	10 302 ^b (100)	43.3 (100)	238	2 928	255	Suède :
Statens Järnvägar (SJ)	1966	41.7	12 954 (126)	51.5 (119)	252	2 684	294	Statens Järnvägar (SJ)
	1967	40.7	12 572 (122)	51.2 (118)	246	2 558	275	

See notes on page 21.

Voir notes à la page 21.

FREIGHT TRANSPORT

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Railways

Chemins de fer

Table 10 (continued)

Tableau 10 (suite)

Country and railway system ^a	Year Année	Freight- train- kilometres Kilomètres- trains- marchandises	Ton-kilometres Tonnes- kilomètres	Tons carried Tonnes transportées	Average length of haul Parcours moyen d'une tonne	Wagons loaded on system Wagons chargés sur le réseau	Wagons received loaded from other systems Wagons reçus chargés d'autres réseaux	Pays et réseaux de chemins de fer ^a
		Millions				km	Thousands — Milliers	
		(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
Sweden (cont.)								Suède (suite)
Private railways	1962	1.7	762 (100)	6.2 (100)	123	..	..	Chemins de fer privés
	1966	1.9	1 054 (138)	7.9 (127)	134	..	..	
	1967	1.8	1 008 (132)	7.4 (119)	137	..	..	
Switzerland : Schweiz.	1962	26.1	4 588 (100)	32.8 (100)	140	2 708	1 230	Suisse : Schweizerische
Bundesbahnen –	1966	28.1	5 397 (118)	38.6 (118)	140	2 634	1 227	Bundesbahnen –
Chemins de Fer Féd. (SBB-CFF)	1967	28.4	5 588 (122)	39.5 (120)	141	2 648	1 184	Chemins de Fer Féd. (SBB-CFF)
Berne-Lötsch- berg-Simplon Railway (BLS)	1962	1.3	222 (100)	4.9 (100)	45	..	..	Chemin de fer Berne- Lötschberg-Simplon (BLS)
	1966	1.3	255 (115)	5.6 (114)	45	..	..	
	1967	1.3	261 (118)	5.8 (117)	45	..	..	
Other railways	1962	1.7	97 (100)	5.6 (100)	17	..	..	Autres chemins de fer
	1966	2.0	132 (136)	6.4 (114)	20	..	..	
	1967	..	125 (129)	6.4 (114)	19	..	..	
Turkey	1962	13.9	3 490 (100)	10.6 (100)	328	680	53	Turquie
	1966	17.7	5 485 (157)	14.7 (139)	372	854	29	
	1967	19.3	5 052 (145)	13.9 (130)	386	789	29	
USSR	1962	..	1 646 300 (100)	2 077.4 (100)	792	..	..	URSS :
Public railways	1966	..	2 016 000 (122)	2 481.9 (119)	812	..	..	Chemins de fer publics
	1967	..	2 160 500 (131)	2 604.6 (125)	830	..	..	
Industrial railways	1962	..	30 811 (100)	4 908.5 (100)	6	..	..	Chemins de fer industriels
	1966	..	..	..	..	..	..	
	1967	..	..	..	..	..	..	
Byelorussia ^f	1962	..	..	24.4 ^k 50.2 ^l	..	..	..	Biélorussie ^f
	1966	..	38 564	37.7	..	..	..	
	1967	..	..	..	..	..	..	
Ukraine ^f	1962	..	260 400 (100)	564.0 ^k 536.9 ^l	..	..	..	Ukraine ^f
	1966	..	312 600 (120)	683.9	..	..	..	
	1967	..	..	..	..	..	..	
United Kingdom . .	1962	177.9	24 500 * (100)	232.1 (100)	106	21 405	0	Royaume-Uni :
British Railways	1966	129.8	24 184 * (99)	217.0 (93)	111	16 300	0	British Railways
	1967	117.7	22 253 (91)	204.0 (88)	109	14 449	0	
Western Germany : .	1962	193.5	59 056 ^b (100)	319.6 ^b (100)	185 ^b	20 684 ^b	1 605	Allemagne occidentale
Deutsche Bundes- bahn (DB)	1966	184.2	59 244 * ^b (100)	323.2 * ^b (101)	183 ^b	20 974 ^b	1 150	Deutsche Bundesbahn (DB)
	1967	176.8	57 368 ^b (97)	319.4 ^b (100)	180 ^b	19 028 ^b	1 236	
Private railways .	1962	..	943 (100)	99.4 ^m (100)	9	..	..	Chemins de fer privés
	1966 ^f	..	862 (91)	70.9 ^m (71)	12	..	..	
	1967	..	912 (97)	..	..	..	..	
Yugoslavia	1962	53.9	15 033 ^b (100)	63.6 ^b (100)	236 ^b	3 671 ^b	318	Yougoslavie
	1966	56.8	17 518 ^b (117)	71.6 ^b (113)	245 ^b	4 279 * ^b	497	
	1967	51.3	16 390 ^b (109)	68.7 ^b (108)	238 ^b	3 877 ^b	542	

See notes on page 21.

Voir notes à la page 21.

FREIGHT TRANSPORT

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Railways

Chemins de fer

Table 10 (concluded)

Tableau 10 (fin)

Country and railway system ^a	Year Année	Freight- train- kilometres	Ton-kilometres	Tons carried	Average length of haul	Wagons loaded on system	Wagons received loaded from other systems	Pays et réseaux de chemins de fer ^a
		Kilomètres- trains- marchandises	Tonnes- kilomètres	Tonnes transportées	Parcours moyen d'une tonne	Wagons chargés sur le réseau	Wagons reçus chargés d'autres réseaux	
		Millions				km	Thousands — Milliers	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
s of above coun- tries excluding pri- vate railways ⁿ	1962	..	2 082 000 (100)	..	..	..	..	Totaux des pays ci-dessus, non compris les chemins de fer privés ⁿ
	1966	..	2 501 000 (120)	..	..	..	..	
	1967	..	2 645 000 (127)	..	..	..	..	
s, excluding bania, USSR d private rail- ways ⁿ	1962	1 386	435 500 (100)	..	..	..	..	Totaux, non compris l'Al- banie, l'URSS et les chemins de fer privés ⁿ
	1966	1 376	485 600 (111)	..	..	..	..	
	1967	1 356	485 100 (111)	..	..	..	..	
ed States America . . .	1962	633.0	865 562 (100)	1 119.1 (100)	773	28 722	..	Etats-Unis d'Amérique
	1966	704.1	1 077 036 (125)	1 314.4 (116)	820	29 623	..	
	1967	676.5	1 050 299 (121)	1 277.0 (117)	822	28 050	..	

NOTE: The figures in parentheses in columns 4 and 5 are index numbers (1962 = 100).

See appendix 3 — coverage of statistics.

Including service transport.

Excluding suburban transport (approx. 2% of total tons carried in 1966).

As from this issue of the Bulletin, figures indicate the total of all railways, including the 4 companies previously published as "private railways", incorporated in the state system in 1965.

Year ended 31 March.

Not fully comparable with data for 1962.

Excluding less than wagon load consignments.

Excluding iron ore transport on Ofoten railway, which amounted to:

	Tons carried (million)	Ton-km (million)
1962	13.3	532
1966	15.4	614
1967	17.3	694

Including data for Sociedade Estoril (SE).

Included in the data for the USSR.

Tons loaded.

Tons unloaded.

Including through consignments between private and federal railways.

Including estimates for items shown as not available (...).

NOTE: Les chiffres entre parenthèses des colonnes 4 et 5 sont des indices (1962 = 100).

a Voir appendice 3 — champ couvert par les statistiques.

b Y compris les transports de service.

c Non compris les transports de banlieue (approx. 2 % du total des tonnes transportées en 1966).

d A partir du présent Bulletin, les chiffres portent sur l'ensemble des chemins de fer, y compris les 4 sociétés figurant antérieurement comme chemins de fer privés, qui ont été absorbés dans le réseau de l'Etat en 1965.

e Année se terminant le 31 mars.

f Non entièrement comparables avec les données de 1962.

g Non compris les expéditions de détail.

h Non compris les transports de minerai de fer sur le chemin de fer d'Ofoten, soit:

	Tonnes transportées (millions)	Tonnes-km (millions)
1962	13,3	532
1966	15,4	614
1967	17,3	694

i Y compris les données pour la Sociedade Estoril (SE).

j Ces données sont comprises dans celles de l'URSS.

k Tonnes chargées.

l Tonnes déchargées.

m Y compris les transports directs entre les chemins de fer privés et les chemins de fer fédéraux.

n Y compris les estimations des données indiquées comme non disponibles (...).

FREIGHT TRANSPORT

Distribution of internal transport^a
by rail by ranges of distance

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Répartition des transports internes^a
par chemin de fer par paliers de distance

Table 11

Tableau 1

Country	Range of distance Palier de distance	1966				1967				Pays
		Tons Tonnes		Ton-km Tonnes-km		Tons Tonnes		Ton-km Tonnes-km		
	km	Thousands Milliers	%	Millions	%	Thousands Milliers	%	Millions	%	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Austria	Total	27 210	100	4 599	100	25 821	100	4 476	100	Autriche
	1 - 50	6 093	22	143	3	5 448	21	131	3	
	51 - 150	8 951	33	888	19	8 528	33	834	18	
	151 - 300	7 703	28	1 650	36	7 424	29	1 593	36	
	> 300	4 463	17	1 918	42	4 421	17	1 918	43	
Czechoslovakia . .	Total	172 934	100	..	..	171 327	100	..	..	Tchécoslovaquie
	1 - 49	36 712	21	..	..	36 763	21	..	..	
	50 - 149	50 740	29	..	..	50 766	30	..	..	
	150 - 299	42 838	25	..	..	42 727	25	..	..	
	300 - 499	27 728	16	..	..	27 178	16	..	..	
> 499	14 916	9	..	..	13 893	8	..	..		
Denmark ^b	Total	3 270	100	677	100	3 210	100	673	100	Danemark ^b
	1 - 49	312	9	9	1	297	9	9	1	
	50 - 149	1 050	32	106	16	1 040	32	105	16	
	150 - 299	1 035	32	216	32	994	31	209	31	
	> 299	873	27	346	51	879	28	350	52	
France ^c	Total	217 000	100	59 898	100	213 400	100	58 954	100	France ^c
	1 - 49	36 300	17	898	2	35 900	17	885	1	
	50 - 149	51 700	24	4 580	8	50 900	24	4 548	8	
	150 - 299	49 100	22	11 027	18	47 400	22	10 661	18	
	> 299	79 900	37	43 393	72	79 200	37	42 860	73	
Hungary ^c	Total	116 445	100	17 885	100	115 488	100	18 494	100	Hongrie ^c
	1 - 49	19 951	17	492	3	18 231	16	631	3	
	50 - 149	44 556	38	4 300	24	44 374	38	4 171	23	
	150 - 299	41 275	36	8 868	49	40 106	35	8 743	47	
	> 299	10 663	9	4 225	24	12 777	11	4 949	27	
Italy ^c	Total	49 533	100	15 169	100	53 488	100	16 213	100	Italie ^c
	< 51	7 848	16	274	2	8 514	16	299	2	
	51 - 100	6 848	14	499	3	7 708	14	562	3	
	101 - 300	19 829	40	3 694	24	21 124	40	3 943	24	
	301 - 500	6 770	14	2 592	17	7 419	14	2 831	18	
	501 - 700	2 684	5	1 583	11	2 843	5	1 681	10	
	701 - 1 000	2 145	4	1 810	12	2 264	4	1 917	12	
	> 1 000	3 409	7	4 717	31	3 616	7	4 980	31	

See notes on page 23.

Voir renvois à la page 23.

FREIGHT TRANSPORT

Distribution of internal transport^a
by rail by ranges of distance

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Répartition des transports internes^a
par chemin de fer par paliers de distance

Table 11 (concluded)

Tableau 11 (fin)

Country	Range of distance Palier de distance	1966				1967				Pays
		Tons Tonnes		Ton-km Tonnes-km		Tons Tonnes		Ton-km Tonnes-km		
	Km	Thousands Milliers	%	Millions	%	Thousands Milliers	%	Millions	%	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Netherlands	Total	13 891	100	2 013	100	13 432	100	1 918	100	Pays-Bas
	1 - 49	3 725	27	81	4	3 711	28	78	4	
	50 - 149	2 978	21	307	15	2 860	21	279	15	
	150 - 299	6 530	47	1 407	70	6 261	47	1 364	71	
	> 299	658	5	218	11	600	4	197	10	
Poland (standard-gauge lines only)	Total	257 192	100	52 403	100	265 451	100	54 480	100	Pologne (lignes à voie normale seule- ment)
	1 - 50	45 003	17	1 563	3	43 650	16	1 477	3	
	51 - 150	76 799	30	7 198	14	80 912	31	7 580	14	
	151 - 350	88 544	34	21 673	41	92 198	35	22 660	41	
	351 - 500	29 884	12	12 400	24	32 237	12	13 417	25	
	> 500	16 962	7	9 569	18	16 454	6	9 346	17	
Portugal	Total	2 662	100	545	100	2 844	100	604	100	Portugal
	1 - 49	193	7	6	1	251	9	6	1	
	50 - 149	829	31	84	15	839	30	81	13	
	150 - 299	1 094	41	223	41	1 121	39	240	40	
	> 299	546	21	232	43	633	22	277	46	
Sweden ^d	Total	25 380	100	7 379	100	24 114	100	6 879	100	Suède ^d
	1 - 49	3 342	13	94	1	2 939	12	83	1	
	50 - 149	6 017	24	590	8	6 160	26	602	9	
	150 - 299	6 547	26	1 388	19	7 185	30	1 567	23	
	> 299	9 474	37	5 307	72	7 830	32	4 627	67	
Switzerland ^e	Total	21 982 ^a	100	2 225	100	22 503	100	2 259	100	Suisse ^e
	1 - 49	5 709	26	150	7	6 369	28	172	8	
	50 - 149	10 374	47	868	39	10 212	45	855	38	
	150 - 299	4 962	23	916	41	5 063	23	955	42	
	> 299	937	4	291	13	859	4	277	12	
Western Germany ^f	Total	301 046	100	53 972	100	..	..	..	..	Allemagne occidentale ^f
	1 - 49	117 149	39	2 574	5	..	..	..	..	
	50 - 149	59 429	20	5 680	10	..	..	..	..	
	150 - 299	61 206	20	13 877	26	..	..	..	..	
	> 299	63 262	21	31 841	59	..	..	..	..	

Transport in full wagon loads only. Data refer to the principal system in each country.

Year ended 31 March.

Internal and international transport. In 1967, the latter amounted to 26.3% of total tons carried and 39.8% of total ton-km in Hungary and to 28.9 million tons carried and 7 526 million ton-km in Italy.

Excluding transport of Lapland ore to Narvik and Luleå. In 1967, transports to Narvik amounted to 17.3 million tons and 2 284 million ton-km (50-149 km range), and transports to Luleå to 4.0 million tons and 922 million ton-km (150-299 km range).

Including international transport at internal tariffs.

Including private railways.

^a Transports en wagons complets seulement. Les données se réfèrent au réseau principal de chaque pays.

^b Année se terminant le 31 mars.

^c Transports internes et internationaux. En 1967, les transports internationaux s'élevaient à 26,3 % du total des tonnes transportées et à 39,8 % des tonnes-km en Hongrie, et à 28,9 millions de tonnes et 7 526 millions de tonnes-km en Italie.

^d A l'exclusion des expéditions de minerai de Laponie vers Narvik et Luleå. En 1967 les expéditions vers Narvik ont été de 17,3 millions de tonnes et ont représenté 2 284 millions de tonnes-km (palier de distance 50-149 km), les expéditions vers Luleå ont été de 4,0 millions de tonnes et ont représenté 922 millions de tonnes-km (palier de distance 150-299 km).

^e Y compris les transports internationaux acheminés à des tarifs intérieurs.

^f Y compris les chemins de fer privés.

FREIGHT TRANSPORT

International goods transport
by rail

*Tons and ton-kilometres of goods entered^a
as a percentage of total tons carried
and ton-kilometres*

Table 12

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Transports internationaux de marchandises
par chemin de fer

*Tonnes et tonnes-kilomètres des marchandises entrées^a
en pourcentage du total des tonnes transportées
et des tonnes-kilomètres*

Tableau 1

Country <i>b</i>	Tons Tonnes			Ton-kilometres Tonnes-kilomètres			Pays <i>b</i>
	1962	1966	1967	1962	1966	1967	
	Percentages			Pourcentages			
Austria	33	36	36	39	42	42	Autriche
Belgium	30	29	28	49	45	43	Belgique
Czechoslovakia . . .	10	12	13	13	15	16	Tchécoslovaquie
Denmark	27 ^c	34 ^d	34 ^d	33 ^e	35 ^d	35 ^d	Danemark
Eastern Germany . .	..	9	11	..	13	15 *	Allemagne orientale
Finland	7	12	16	..	..	..	Finlande
France	8	8	7	..	..	..	France
Greece	24	23 ^e	31 ^e	..	22 ^e	21 ^e	Grèce
Hungary	..	21	22	..	34	34	Hongrie
Italy	18	23	25	19	17	19	Italie
Luxembourg	60	55	52	74	69	65	Luxembourg
Netherlands	21	22	24	..	25 ^f	26 ^f	Pays-Bas
Norway ^g	73	69	70	..	41	41	Norvège ^g
Norway ^h	10	13	13	..	15	17	Norvège ^h
Poland	13	10	10	25	18	17	Pologne
Portugal	0	1	..	..	..	..	Portugal
Romania	..	8	8	..	17	15	Roumanie
Sweden	3	4	4	..	..	..	Suède
Switzerland	54	52	51	68	67	66	Suisse
Turkey	3	2	2	4	4	4	Turquie
Western Germany . .	11	9	8	11	13	12	Allemagne occidentale
Yugoslavia	8	11	13	10	15	18	Yougoslavie

NOTE: The percentages are calculated on totals including service transport, except for Greece, Luxembourg and Turkey.

^a Including transit transport.

^b Data relate to the principal system in each country (see table 21).

^c Including maritime transport.

^d Including maritime and road transport.

^e Including private railways.

^f Wagon load traffic only.

^g Including Ofoten railway.

^h Excluding Ofoten railway.

NOTE: Les pourcentages sont calculés sur la base des totaux y compris le transport de service, sauf pour la Grèce, le Luxembourg et la Turquie.

^a Y compris les transports en transit.

^b Les données se réfèrent au réseau principal de chaque pays (voir tableau 21).

^c Y compris les transports maritimes.

^d Y compris les transports maritimes et routiers.

^e Y compris les chemins de fer privés.

^f Transports par wagons complets seulement.

^g Y compris le chemin de fer d'Ofoten.

^h Non compris le chemin de fer d'Ofoten.

Country and type of transport	Tons carried Tonnes transportées			Ton-kilometres Tonnes-kilomètres		Pays et nature des transports	
	1962	1966	1967	1966			1967
				Tonnes-kilomètres			
Thousands — Milliers							
Millions							
Albania						Albanie	
Total transport	14 424	..	..	397	..	Ensemble des transports	
of which : public transport	4 159	..	..	274	..	dont : transports publics	
Austria						Autriche	
Transport for hire or reward	..	131 054	..	..	..	Transports pour compte d'autrui	
of which : under 80 km	..	127 301	..	..	..	dont : inférieurs à 80 km	
80 km and over	..	3 753	..	..	816	80 km et plus	
Bulgaria						Bulgarie	
Total transport	180 935	315 879	..	2 645	4 297	Ensemble des transports	
of which : public transport	60 901	79 119	..	1 173	1 590	dont : transports publics	
Czechoslovakia						Tchécoslovaquie	
Total transport ^{a b}	511 733	616 541	660 319	6 055	7 280	Ensemble des transports ^{a b}	
of which : public transport	160 760	219 328	230 377	3 071	3 629	dont : transports publics	
Eastern Germany						Allemagne orientale	
Total transport	306 276	358 432	372 616	5 653	7 839	Ensemble des transports	
of which : short distance	297 918	346 040	359 605	4 209	5 550	dont : transports à courte distance	
total long-distance	8 358	12 392	13 011	1 444	2 289	total des transports à grande distance	
long-distance for hire or reward	5 363	8 400	8 831	983	1 645	transports à grande distance pour compte d'autrui	
France						France	
Total transport	944 000	1 319 819	1 265 417	32 900	52 486	Ensemble des transports	
of which : under 50 km in length of haul	790 000	1 063 750	1 004 923	8 500	11 679	dont : transports dont le parcours est inférieur à 50 km	
50-150 km in length of haul	105 000	169 803	172 197	8 700	13 480	transports dont le parcours est de 50-150 km	
more than 150 km in length of haul	49 000	87 729	88 297	15 700	27 328	transports dont le parcours est supérieur à 150 km	
Hungary						Hongrie	
Public transport	89 000	128 510	138 610	1 138	1 838	Transports publics	
						</	

FREIGHT TRANSPORT

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Summary of available statistics and estimates
of the transport of freight by road

Récapitulation des statistiques et estimations disponibles
des transports de marchandises par route

Table 13 (concluded)

Tableau 13 (fin)

Country and type of transport	Tons carried Tonnes transportées			Ton-kilometres Tonnes-kilomètres			Pays et nature des transports
	1962	1966	1967	1962	1966	1967	
	Thousands — Milliers			Millions			
Italy							Italie
Total transport	..	..	..	..	47 097	..	Ensemble des transports
Netherlands							Pays-Bas
Total transport	..	255 362 ■	268 728	..	9 234	10 150	Ensemble des transports
of which : for hire or reward	..	148 549 ■	154 450	..	6 065	6 475	dont : pour compte d'autrui
Norway							Norvège
Total transport	123 000	174 000	..	1 816	2 960	..	Ensemble des transports
of which : for hire or reward	56 000	89 700	..	857	1 527	..	dont : pour compte d'autrui
Poland							Pologne
Total transport	145 769	240 837	269 618	2 631	4 553	5 187	Ensemble des transports
of which : public transport	52 350	71 076	..	1 618	2 427	..	dont : transports publics
Romania							Roumanie
Public transport	97 642	157 899	186 627	1 535	2 935	3 386	Transports publics
Sweden							Suède
Transport for hire or reward at kilometre rates	51 100	63 800	..	3 311	5 202	..	Transports pour compte d'autrui à des tarifs kilométriques
Long-distance transport (hauls exceeding 100 km)	4 800	8 000	..	1 300	2 300	..	Transports à grande distance (par- cours supérieurs à 100 km)
USSR ^{ca}							URSS ^{ca}
Total transport	9 122 100	11 457 000 ■	12 021 000	111 896	155 300 ■	167 100	Ensemble des transports
of which : public transport	1 927 080 ■	3 373 933	..	31 720 ■	52 124	..	dont : transports publics
Byelorussia ^{ca}							Biélorussie ^{ca}
Total transport	246 500	..	..	3 550	..	..	Ensemble des transports
of which : public transport	93 821	145 859	..	1 341	2 118	..	dont : transports publics

Total transport	1 268 000	..	54 970	67 800	Ensemble des transports
of which : for hire or reward	517 500	..	28 312	..	dont : pour compte d'autrui
Western Germany					
Total transport	..	..	45 000	..	Ensemble des transports
of which : long-distance transport (as defined by law) e	109 805	137 376	26 456	33 648	dont : transports à grande distance (selon la définition légale) e
of which : for hire or reward	83 100	99 462	21 892	27 026	dont : pour compte d'autrui
Yugoslavia					
Total transport	140 000	459 000	3 319	13 637	Ensemble des transports
of which : public transport	17 310	39 728	1 615	3 616	dont : transports publics

NOTE : Many of the figures in the above table are based on estimates of varying degrees of accuracy. The data in the table should therefore be regarded rather as orders of magnitude than as precise statistics.

a The total is made up of transport by enterprises falling under the jurisdiction of the Ministry of Transport and the transport on own account of socialized enterprises.

b Excluding long-distance transport.

c Figures relating to Byelorussia and Ukraine are included in the data for the USSR.

d During 1964-1965 a number of goods road motor vehicles hitherto working for various smaller enterprises and under the jurisdiction of the appropriate Ministries, were transferred to public transport enterprises and then came under the Ministry of Transport.

e Long distance transport refers to operations by vehicles authorized to carry goods to or from points more than 50 km from the place where the vehicle is normally stationed.

NOTE : Une grande partie des chiffres du tableau ci-dessus est fondée sur des estimations plus ou moins approximatives. Il faut donc considérer que les données du tableau fournissent des ordres de grandeur et non des statistiques précises.

a Le total englobe l'activité des entreprises de transport dont le Ministère des Transports est le ministère de tutelle et les transports pour compte propre des entreprises socialisées.

b Non compris les transports de longue distance.

c Les données relatives à la Biélorussie et à l'Ukraine sont comprises dans celles de l'URSS.

d En 1964-1965 un certain nombre de véhicules automobiles routiers pour le transport de marchandises, jusqu'alors au service de petites entreprises relevant de divers ministères de tutelle ont été transférés à des entreprises publiques de transport et figurent dès lors avec le Ministère des Transports.

e Les transports à longue distance se rapportent à l'activité de véhicules autorisés à transporter des marchandises depuis ou vers des points se trouvant à plus de 50 km du lieu où normalement les véhicules sont garés.

ROAD TRAFFIC

Estimated kilometres run by goods road
motor vehicles

CIRCULATION ROUTIÈRE

Estimations des kilomètres parcourus par les véhicules
routiers automobiles pour le transport de marchandises

Table 14

Tableau 14

Country and category of vehicle	Vehicle-kilometres Véhicules-kilomètres			Pays et catégorie des véhicules
	1962	1966	1967	
	Millions			
Czechoslovakia				Tchécoslovaquie
Total	..	768	776	Total
Denmark				Danemark
Under 3 tons	2 240	2 930	..	Moins de 3 tonnes
3 tons and over	1 760	2 280	..	3 tonnes et plus
Total	4 000	5 210	..	Total
France				France
1.000-2.999 tons	} 4 633	4 641	} 5 647	1,000-2,999 tonnes
3.000-4.599 tons		680		3,000-4,599 tonnes
4.600-6.599 tons		960		4,600-6,599 tonnes
6.600-8.999 tons		800		6,600-8,999 tonnes
9.000 tons and over	2 750	4 669	5 092	9,000 tonnes et plus
Italy				Italie
Three-wheeled vehicles	1 945	2 327	..	Véhicules à trois roues
Lorries				Camions
Up to 2.5 tons	7 254	8 008	..	Jusqu'à 2,5 tonnes
2.5-5 tons	2 964	3 366	..	2,5-5 tonnes
Over 5 tons	1 722	2 109	..	Au-dessus de 5 tonnes
Articulated vehicles and lorries or tractors with trailers	2 240	2 440	..	Véhicules articulés et trains routiers
Total	16 125	18 250	..	Total
Netherlands				Pays-Bas
Total	..	2 600	..	Total
Norway				Norvège
Total	..	1 471	..	Total
Spain				Espagne
Up to 1 ton	..	1 535	..	Jusqu'à 1 tonne
1.001- 4.999 tons	..	632	..	1,001- 4,999 tonnes
5.000- 9.999 tons	..	3 609	..	5,000- 9,999 tonnes
10.000-14.999 tons	..	1 137	..	10,000-14,999 tonnes
15.000 tons and over	..	192	..	15,000 tonnes et plus
Total	..	7 105	..	Total
United Kingdom				Royaume-Uni
Total	32 200	36 900	37 340	Total

ROAD TRAFFIC

Estimated kilometres run by goods road
motor vehicles

Table 14 (concluded)

CIRCULATION ROUTIÈRE

Estimation des kilomètres parcourus par les véhicules
routiers automobiles pour le transport de marchandises

Tableau 14 (fin)

Country and category of vehicle	Vehicle-kilometres Véhicules-kilomètres			Pays et catégorie des véhicules
	1962	1966	1967	
	Millions			
Western Germany †				Allemagne occidentale †
Up to 1 ton	14 037	4 747	..	Jusqu'à 1 tonne
1,001-4,999 tons		10 331	..	1,001-4,999 tonnes
5 tons and over		8 283	..	5 tonnes et plus
Total lorries	20 586	23 361	..	Total des camions
Total—all goods road vehicles	27 250	25 386	..	Total — ensemble des véhicules routiers servant au transport de marchandises
Yugoslavia				Yougoslavie
Total	942	2 212	2 809	Total
United States of America				Etats-Unis d'Amérique
Total goods road vehicles	214 508 ■	279 873	..	Total des véhicules routiers à marchandises
of which : on main rural roads	98 379 ■	126 205	..	dont : sur les routes rurales principales
on local rural roads	37 026 ■	45 514	..	sur les routes rurales locales
on urban roads	79 102 ■	108 154	..	sur les routes urbaines

International road traffic and transport **Circulation et transports routiers internationaux**
Table 15 **Tableau 15**

Country	Year	Number of entries <i>a</i> of goods road motor vehicles Nombre d'entrées <i>a</i> de véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises			Tons carried — Tonnes transportées				Année	Pays
		Vehicles registered in the country Véhicules immatriculés dans le pays	Vehicles registered in other countries Véhicules immatriculés dans d'autres pays	Total	Entered Entrées	Left Sorties	In transit En transit	Total		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Czechoslovakia	1966	..	..	..	78 098	105 042	—	183 140	1966	Tchécoslovaquie
	1967	..	..	..	103 171	144 590	—	206 594	1967	
Denmark	1962	..	..	219 614	539 700	1 838 900	..	..	1962	Danemark
	1966	..	..	325 921	1 228 900	2 647 800	..	..	1966	
	1967	..	..	349 195	1 376 700	2 747 900	..	..	1967	
Hungary	1962	9 148	12 183	21 331	45 612	130 301	47 360	223 273	1962	Hongrie
	1966	9 398	7 600	16 998	81 998	223 703	135 991	441 692	1966	
	1967	12 195	8 331	20 526	128 408	258 558	199 859	586 825	1967	
Netherlands	1962	..	..	..	5 686 353	7 015 266	878 561	13 580 180	1962	Pays-Bas
	1966	981 000	938 000	1 919 000	10 074 195	9 976 022	1 574 741	21 624 958	1966	
	1967	1 078 000	984 000	2 062 000	11 835 000	10 856 000	1 698 000	24 389 000	1967	
Norway <i>b</i>	1962	..	..	..	398 212	233 384	..	631 596	1962	Norvège <i>b</i>
	1966	..	..	..	908 560	428 933	..	1 337 493	1966	
	1967	..	..	..	1 100 871	494 737	..	1 595 608	1967	
Poland	1962	..	1 632	..	11 008 <i>c</i>	15 437 <i>c</i>	363 <i>c</i>	26 808 <i>c d</i>	1962	Pologne
	1966	..	813	..	16 562 <i>c</i>	11 678 <i>c</i>	641 <i>c</i>	28 881 <i>c d</i>	1966	
	1967	..	887	..	8 682 <i>c</i>	7 340 <i>c</i>	5 359 <i>c</i>	21 381 <i>c d</i>	1967	
Sweden	1962	..	..	..	..	..	..	..	1962	Suède

Western Germany	1962 1966 1967	12 876 124 100	173 258 1 386 934 1 841 937 1 909 167	2 067 320 11 127 834 16 857 059 17 296 929	407 934 5 402 585 10 839 830 12 427 402	30 002 554 078 1 394 669 1 718 576	2 523 462 17 084 497 29 091 558 31 442 907	1967 1962 1966 1967	Allemagne occidentale
Yugoslavia	1962	545 790 ^h	841 144	219 735 ^f	648 007 ^f	..	..	1962	Yugoslavie
	1966	733 862 ^h	1 108 075	600 028 ^f	1 063 221 ^f	..	..	1966	
	1967 ^g	804 560 ^h	1 104 607	537 263 ^f	737 872 ^f	..	..	1967 ^g	

- a* Including vehicles entered in transit to another country.
b Excluding vehicles having entered by ship.
c Excluding goods carried in vehicles of the country.
d In addition there were 56 721 tons carried by State operated Polish vehicles in 1966 and 102 284 tons in 1967.
e Including transit.
f Loaded vehicles only.
g Excluding frontier traffic and transport. In Yugoslavia, in 1966, it accounted for entries of 3 620 vehicles registered in the country, of 7 232 vehicles registered abroad, total 10 852; and for 7 443 tons entered and 123 240 tons left.
h Vehicles registered in Western Germany, Eastern Germany and Berlin.
i Including direct transit and transit with transshipment. Tons entered in transit amounted to 90 911 in 1962 and 351 231 in 1966, tons left in transit to 103 758 in 1962 and 323 984 in 1966.
- a* Y compris les véhicules entrés en transit vers un autre pays.
b Non compris les véhicules entrés par navire.
c Non compris les marchandises transportées dans les véhicules du pays.
d En outre, 56 721 tonnes ont été transportées par des véhicules polonais exploités par l'Etat en 1966 et 102 284 tonnes en 1967.
e Y compris le transit.
f Véhicules chargés seulement.
g Non compris la circulation et les transports frontaliers qui en Yougoslavie, en 1966, représentaient l'entrée de 3 620 véhicules immatriculés dans le pays et de 7 232 véhicules immatriculés en d'autres pays, ainsi que l'entrée de 7 443 tonnes et la sortie de 123 240 tonnes de marchandises.
h Véhicules immatriculés en Allemagne occidentale, Allemagne orientale et à Berlin.
i Y compris le transit direct et le transit avec transbordement. Les tonnes entrées en transit étaient de 90 911 en 1962 et de 351 231 en 1966, les tonnes sorties en transit de 103 758 en 1962 et de 323 984 en 1966.

FREIGHT TRANSPORT
Inland waterways

TRANSPORT DE MARCHANDISES
Voies navigables

Table 16

Tableau 16

Country	Year	Goods loaded		Goods unloaded		Goods in transit Marchandises en transit	Total tons carried Tonnage total transporté	Total ton-kilometres Total des tonnes-kilomètres	Average length of haul Parcours moyen d'une tonne Col. (9) Col. (8)	Année	Pays
		Marchandises chargées		Marchandises déchargées							
		Total	of which left country by IWT dont sorties du pays par voie navigable	Total	of which entered country by IWT dont entrées dans le pays par voie navigable						
		Thousand tons — Milliers de tonnes									
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
Austria	1962	1 929	1 239	3 398	2 708	753	5 390 (100)	919 (100)	170	1962	Autriche
	1966	1 820	1 099	4 921	4 199	721	6 740 (125)	1 055 (115)	156	1966	
	1967	1 605	1 094	4 415	3 903	915	6 423 (119)	1 077 (117)	168	1967	
Belgium	1962	41 232	15 709	47 678	22 156	3 254	66 642 (100)	5 421 (100)	81	1962	Belgique
	1966	46 241	19 785	55 321	28 865	4 488	79 594 (119)	5 392 (99)	68	1966	
	1967	48 110	20 999	59 712	32 601	4 621	85 332 (128)	5 688 (105)	67	1967	
Czechoslovakia ^a	1962	2 649	760	3 117	1 228	—	..	..	..	1962	Tchécoslovaquie ^a
	1966	2 967	1 053	3 239	1 325	—	..	..	..	1966	
	1967	2 990	1 177	2 959	1 146	..	..	..	..	1967	
Eastern Germany ^b	1962	10 519	1 247	10 182	910	11	11 440 (100)	2 162 (100)	189	1962	Allemagne orientale ^b
	1966	12 060	2 508	10 853	1 301	9	13 370 (117)	2 556 (118)	191	1966	
	1967	12 511	3 063	10 580	1 132	40	13 683 (120)	2 576 (119)	188	1967	
France	1962	56 183	6 470	57 777	8 064	7 289	71 536 (100)	11 234 (100)	157	1962	France
	1966	76 364	17 082	69 272	9 989	7 098	93 451 (131)	12 652 (113)	135	1966	
	1967	79 423	18 284	72 382	11 243	6 970	97 636 (136)	12 965 (115)	133	1967	
Hungary	1962	4 974 ^c	265 ^d	5 795 ^e	907 ^d	3 987	..	1 326 ^{d,e} (100)	..	1962	Hongrie
	1966	8 180 ^e	708 ^d	8 784 ^e	989 ^d	4 945	..	2 116 ^{d,e} (160)	..	1966	
	1967	8 468 ^e	795 ^d	8 781 ^e	900 ^d	4 242	..	2 300 ^{d,e} (173)	..	1967	
Italy	1962	2 292	—	2 561	290	—	2 580 (100)	..	..	1962	Italie
	1966	..	..	..	..	..	3 149 (122)	..	..	1966	
	1967	..	..	..	..	..	3 687 (143)	..	..	1967	
Luxembourg	1966	..	..	..	..	..	4 253	..	..	1966	Luxembourg
	1967	..	..	..	..	..	4 830	..	..	1967	
Netherlands	1962	113 357	49 556	86 670	22 869	18 046	154 272 (100)	20 328 (100)	132	1962	Pays-Bas
	1966	141 927 ^a	60 912	113 439 ^a	32 424	24 617 ^a	198 968 ^a (129)	25 315 ^a (125)	127 ^a	1966	
	1967	155 839	64 239	131 528	39 928	27 369	223 136 (145)	28 395 (140)	127	1967	
Poland	1962	2 631	96	2 558	23	106	2 760 (100)	701 (100)	254	1962	Pologne

Switzerland . . .	1962 1966 1967	294 395 342	6 788 8 027 7 599	182 241 280	7 264 (100) 8 662 (119) 8 218 (113)	31 (100) 39 (125) 38 (120)	4 5 5	Suisse 1962 1966 1967
USSR <i>g</i>	1962 1966 1967	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	230 300 (100) 279 000 (121) 301 600 (131)	109 900 (100) 137 700 (125) 143 700 (131)	477 493 476	URSS <i>g</i> 1962 1966 1967
<i>of which:</i>								<i>dont :</i>
Byelorussia <i>g</i>	1962 1966 1967	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	2 618 (100) 3 766 (144) ..	1 148 (100) 1 202 (105) ..	439 319 ..	Biélorussie <i>g</i> 1962 1966 1967
Ukraine <i>g</i>	1962 1966 1967	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	14 637 (100) 19 696 (135) ..	3 995 (100) 4 427 (111) ..	273 225 ..	Ukraine <i>g</i> 1962 1966 1967
United Kingdom .	1962 1966 1967	9 411 7 750 7 221	9 411 7 750 7 221	— — —	9 411 (100) 7 750 (82) 7 221 (82)	249 (100) 195 (78) 158 (63)	26 25 22	Royaume-Uni 1962 1966 1967
Western Germany	1962 1966 1967	121 444 140 001 142 445	133 769 158 969 156 664	6 379 9 238 9 905	170 774 (100) 207 894 (122) 214 439 (126)	39 936 (100) 44 826 (112) 45 785 (115)	234 216 214	Allemagne occidentale 1962 1966 1967
Yugoslavia . . .	1962 1966 1967	4 930 8 430 8 956	4 909 8 776 9 408	3 852 5 651 4 996	9 519 (100) 15 316 (161) 15 427 (162)	3 194 (100) 5 196 (163) 4 690 (147)	336 339 304	Yougoslavie 1962 1966 1967
Totals <i>h</i>	1962 1966 1967	351 411 428 827 450 147	352 958 432 316 455 074	106 295 143 461 158 914	.. .. ..	82 013 (100) 96 321 (117) 100 546 (123)	.. .. ..	Totaux <i>h</i> 1962 1966 1967
United States of America <i>i</i>	1962 1966 1967	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	325 704 (100) 386 893 (119) 381 100 (117)	.. .. ..	Etats-Unis d'Amérique <i>i</i> 1962 1966 1967

NOTE: The figures in parentheses in columns 8 and 9 are index numbers (1962 = 100).

- a* Transport by the Czech navigation undertakings for Oder-Elbe and Danube.
b Transports by East German undertakings and by craft of other countries or territories chartered by the East German Inland Shipping Administration.
c In Danube ports only.
d Transport by Hungarian shipping undertakings only.
e Excluding transit transport.
f Transport by Romanian navigation undertakings only.
g Including transport of timber which amounted to 69.7 million tons and 29 600 million ton-km in 1962 and 69.7 million tons and 27 600 million ton-km in 1966 in the USSR.
h Austria, Belgium, France, the Netherlands, Poland, Switzerland, United Kingdom, Western Germany and Yugoslavia. No totals are given for columns 7 and 8 because of the impossibility of eliminating double counting.
i Including transport on the Great Lakes, which amounted to 165 000 million ton-km in 1966 and 149 000 million ton-km in 1967.

NOTE: Les chiffres entre parenthèses des colonnes 8 et 9 sont des indices (1962 = 100).

- a* Transports par les entreprises tchèques de navigation sur l'Oder-Elbe et sur le Danube.
b Transports par des entreprises de l'Allemagne orientale et par des bateaux d'autres pays ou territoires affrétés par l'Administration de navigation de l'Allemagne orientale.
c Seulement les ports du Danube.
d Transports par les entreprises hongroises de navigation seulement.
e Non compris les transports en transit.
f Transports par les entreprises de navigation roumaines seulement.
g Y compris le flottage du bois, qui était de 69,7 millions de tonnes et de 29,6 milliards de tonnes-km en 1962 et de 69,7 millions de tonnes et de 27,6 milliards de tonnes-km en 1966 en URSS.
h Autriche, Belgique, France, Pays-Bas, Pologne, Suisse, Royaume-Uni, Allemagne occidentale et la Yougoslavie. Aucun total n'est donné pour les colonnes 7 et 8 en raison de l'impossibilité d'éliminer les doubles comptages.
i Y compris les transports sur les Grands Lacs, soit 165 milliards de tonnes-km en 1966 et 149 milliards en 1967.

FREIGHT TRANSPORT

Distribution of internal transport by inland waterway by ranges of distance

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Répartition des transports internes par voie navigable par paliers de distance

Table 17

Tableau 17

Country Pays	Year Année	Tons (thousands)					Tonnes (milliers)					Ton-kilometres (thousands)				Tonnes-kilomètres (milliers)			
		1-49 km	50-149 km	150-299 km	300-499 km	500-699 km	> 699 km	1-49 km	50-149 km	150-299 km	300-499 km	500-699 km	> 699 km	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)						
Austria Autriche	1962	327	88	276	—	—	—	2 548	11 340	57 604	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		47	13	40	—	—	—	4	16	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1966	328	43	351	—	—	—	2 506	5 480	73 435	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		45	6	49	—	—	—	3	7	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1967	131	62	319	—	—	—	1 202	10 186	66 686	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		26	12	62	—	—	—	2	13	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—
France	1962	15 624	14 230	10 082	7 915	1 500	362	287 960	1 399 395	2 142 661	2 848 716	866 574	285 849	18	27	36	11	4	—
		31	29	20	16	3	1	4	18	27	36	11	4	—	—	—	—	—	—
	1966	19 423	17 843	13 127	7 235	1 324	331	323 644	1 774 273	2 709 610	2 577 248	763 043	259 860	21	32	31	9	3	—
		33	30	22	12	2	1	4	21	32	31	9	3	—	—	—	—	—	—
	1967	20 407	19 162	13 742	6 393	1 161	282	334 034	1 947 095	2 840 347	2 283 033	669 089	223 929	23	34	28	8	3	—
		33	31	23	11	2	0	4	23	34	28	8	3	—	—	—	—	—	—
Netherlands Pays-Bas	1962	21 604	27 727	13 713	757	—	—	561 000	2 352 000	2 903 000	255 000	—	—	39	48	4	—	—	—
		34	44	21	1	—	—	9	39	48	4	—	—	—	—	—	—	—	—
	1966	31 509	32 444	16 248	814	—	—	814 000	2 938 000	3 371 000	280 000	—	—	40	45	4	—	—	—
		39	40	20	1	—	—	11	40	45	4	—	—	—	—	—	—	—	—

1966	2 069 35	1 268 21	262 4	486 8	1 671 28	209 4	27 748 2	94 428 6	58 857 4	205 300 12	1 095 406 66	169 324 10
1967	2 152 34	1 489 24	247 4	529 8	1 570 25	300 5	30 277 2	111 441 6	55 635 3	214 654 12	1 061 069 61	277 390 16
1962	13 676 15	21 706 24	25 504 29	24 575 27	3 874 4	760 1	263 000 1	2 094 000 11	5 872 000 29	9 121 000 45	2 190 000 11	609 000 3
1966	16 269 16	29 921 30	29 010 29	21 086 21	3 119 3	909 1	328 000 2	2 919 000 15	6 334 000 32	7 795 000 39	1 778 000 9	645 000 3
1967	15 410 16	29 110 31	27 699 29	18 675 20	2 885 3	797 1	330 000 2	2 819 000 15	6 016 000 33	6 924 000 38	1 641 000 9	667 000 3
1962	831 20	2 157 52	664 16	292 7	194 5	35 0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1966	2 281 23	3 547 36	1 620 16	2 474 25	2 474 25	36 719 2	36 719 2	284 401 15	342 854 18	1 211 126 65	1 211 126 65	→
1967	2 682 26	4 078 39	1 618 15	2 136 20	2 136 20	44 963 3	44 963 3	317 353 18	344 538 19	1 047 301 60	1 047 301 60	→

FREIGHT TRANSPORT
Transport on international rivers

TRANSPORT DE MARCHANDISES
Transports sur les fleuves internationaux

Table 18

Tableau 18

A. RHINE

A. RHIN

	1962	1966	1967	
	<i>Thousand tons — Milliers de tonnes</i>			
<i>International transport</i>				<i>Transports internationaux</i>
1. Over the German-Dutch frontier	65 613	87 290	99 015	1. Ayant franchi la frontière germano-néerlandaise
of which : Downstream . .	22 627	34 920 *	44 326	dont : Vers l'aval
Upstream	42 986	52 370 *	54 689	Vers l'amont
2. Between Western Germany, France and Switzerland via the Rhine .	5 650	13 682	..	2. Entre l'Allemagne occidentale, la France et la Suisse par le Rhin
3. Carried only on the Netherlands section of the Rhine	13 368	14 810	15 100	3. N'ayant emprunté que le secteur néerlandais du Rhin
4. Total (1 + 2 + 3) . .	84 631	115 782	..	4. Total (1 + 2 + 3)
<i>Internal transport</i>				<i>Transports internes</i>
5. Between Western German ports	58 361	60 906	..	5. Entre ports de l'Allemagne occidentale
6. Between Netherlands ports	44 660	55 800	64 000	6. Entre ports néerlandais
7. Total (5 + 6).	103 021	116 706	..	7. Total (5 + 6)
<i>Total transport</i>				<i>Ensemble des transports</i>
8. Tons (4 + 7)	187 652	232 488	251 430 *	8. Tonnes (4 + 7)
	<i>Millions ton-km — Millions de tonnes-km</i>			
9. Ton-kilometres	38 199	45 396	..	9. Tonnes-kilomètres

FREIGHT TRANSPORT

Transport on international rivers

Table 18 (continued)

B. DANUBE

a) Transport of goods classified by origin

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Transports sur les fleuves internationaux

Tableau 18 (suite)

B. DANUBE

a) Transports de marchandises d'après la provenance

Country of origin	Nature of transport <i>a</i>	1962	1966	1967	Genre de transport <i>a</i>	Pays de provenance
		<i>Thousand tons — Milliers de tonnes</i>				
SR	international	3 862	7 445	7 546	international	URSS
	internal	2 244	4 194	3 952	interne	
Romania	international	1 651	2 169	2 433	international	Roumanie
	internal	1 982	3 615	4 298	interne	
Bulgaria	international	564	448	562	international	Bulgarie
	internal	1 049	2 731	3 387	interne	
Yugoslavia	international	757	1 143	1 106	international	Yougoslavie
	internal	2 763	4 695	5 049	interne	
Hungary	international	461	910	1 074	international	Hongrie
	internal	4 466	7 269	7 394	interne	
Czechoslovakia	international	808	1 016	1 228	international	Tchécoslovaquie
	internal	755	3 915	1 684	interne	
Austria	international	1 239	1 099	1 094	international	Autriche
	internal	691	722	512	interne	
Western Germany	international	1 137	1 441	1 087	international	Allemagne occidentale
	internal	354	808	748	interne	
Total	international	10 479	15 671	16 130	international	Total
	internal	14 304	27 949	27 024	interne	
	total	24 783	43 621	43 154	total	
Goods entered by sea		851	1 224	1 321	Marchandises entrées par mer	
Total transport on Danube		25 634	44 844	44 475	Ensemble des transports sur le Danube	
<i>Index</i>		<i>100</i>	<i>175</i>	<i>174</i>	<i>Indice</i>	

In this table the term "international" refers to goods which have left the country by the Danube with a destination in another country, whether Danubian or not.

^a Dans ce tableau l'expression « international » désigne les marchandises qui sont sorties du pays par voie du Danube à destination d'un autre pays danubien ou d'un pays non danubien.

FREIGHT TRANSPORT

Transport on international rivers

Table 18 (concluded)

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Transports sur les fleuves internationaux

Tableau 18 (fin)

B. DANUBE

b) International transport

Tonnage classified by origin and destination

B. DANUBE

b) Transports internationaux

Tonnes transportées d'après la provenance et la destination

Country of origin and year Pays de provenance et année		Country of destination Pays de destination	USSR URSS	Romania Roumanie	Bulgaria Bulgarie	Yugoslavia Yougoslavie	Hungary Hongrie	Czechoslovakia Tchécoslovaquie	Austria Autriche	Western Germany Allemagne occid.	Other countries Autres pays	Total exports Total des exportations
Thousand tons — Milliers de tonnes												
USSR — URSS	1962	—	241	695	401	677	554	1 165	—	129	3 862	
	1966	—	—	2 477	831	1 099	846	1 519	1	672	7 445	
	1967	—	3	2 827	1 117	1 044	461	1 417	7	526	7 402	
Romania — Roumanie	1962	40	—	421	215	31	421	123	60	340	1 651	
	1966	30	—	216	222	105	493	166	41	896	2 169	
	1967	21	—	253	99	46	453	121	122	1 176	2 291	
Bulgaria — Bulgarie	1962	270	—	—	35	82	154	16	7	—	564	
	1966	362	—	—	1	3	0	52	24	6	448	
	1967	423	—	—	18	1	13	40	21	13	529	
Yugoslavia — Yougoslavie	1962	65	55	1	—	1	38	283	314	—	757	
	1966	249	52	67	—	18	5	439	313	—	1 143	
	1967	153	75	241	—	1	1	615	367	3	1 457	
Hungary — Hongrie	1962	5	35	32	—	—	1	177	179	32	461	
	1966	96	15	157	4	—	8	369	219	42	910	
	1967	94	13	221	7	—	1	478	289	8	1 112	
Czechoslovakia — Tchécoslovaquie	1962	25	200	260	28	170	—	123	2	—	808	
	1966	140	117	160	99	92	—	249	140	19	1 016	
	1967	82	120	207	15	78	—	432	41	12	987	
Austria — Autriche	1962	33	29	32	119	271	117	—	638	—	1 239	
	1966	137	6	94	136	131	—	—	595	—	1 099	
	1967	131	55	63	90	160	—	—	551	—	1 050	
Western Germany — Allemagne occidentale	1962	0	1	23	6	121	—	986	—	—	1 137	
	1966	—	39	21	15	60	3	1 303	—	—	1 441	
	1967	—	8	14	129	46	—	800	—	—	997	
Total imports via the Danube — Total des importations par le Danube	1962	438	561	1 464	804	1 353	1 285	2 873	1 200	501	10 479	
	1966	1 014	229	3 192	1 308	1 508	1 355	4 097	1 333	1 635	15 671	
	1967	904	274	3 826	1 475	1 378	929	3 903	1 398	1 739	15 826	

NOTE: For 1962 and 1966 data are based on information from countries of origin, for 1967 from countries of destination.

NOTE: Les données pour 1962 et 1966 sont basées sur les informations fournies par les pays de provenance; celles pour 1967 sur les informations fournies par les pays de destination.

Table 19

Millions of tons and ton-kilometres

Millions de tonnes et de tonnes-kilomètres

Tableau 19

Country	Unit Unité	1962	1963	1964	1965	1966		1967		Pays
						Total	of which refined products dont de produits raffinés	Total	of which refined products dont de produits raffinés	
Czechoslovakia . . .	t t-km	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	8.0 3 380	.. ..	10.0 4 409	1.0 93	Tchécoslovaquie
Eastern Germany . .	t t-km	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	5.1 148	— —	5.4 174	— —	Allemagne orientale
France	t t-km	4.4 ..	34.4 * 4 082	41.2 * 6 361	51.6 * 7 686	52.6 * 8 109	5.5 950	67.1 9 165	6.5 1 057	France
Hungary	t t-km	1.6 94	2.5 235	2.9 287	3.7 349	4.8 441	0.6 32	4.7 452	0.7 33	Hongrie
Italy	t t-km	4.6 ..	6.4 731	8.9 ..	14.6 1 763	22.0 2 220 *	1.6 110	36.0 4 252	3.2 343	Italie
Netherlands	t t-km	7.0 1 064	7.9 1 206	9.9 1 504	10.4 1 579	11.8 1 798	0.4 42	14.9 2 267	0.2 22	Pays-Bas
Poland	t t-km	— —	— —	2.9 1 706	6.1 3 154	7.9 4 136	.. ..	8.6 4 358	.. ..	Pologne
Romania	t t-km	7.0 1 026	7.3 1 082	7.2 1 029	7.4 1 057	8.0 1 110	.. ..	8.6 1 156	1.7 361	Roumanie
Spain	t t-km	— —	— —	— —	0.4 ^a 109 ^a	1.8 489	— —	2.0 537	— —	Espagne
Switzerland	t t-km	— —	0.3 ^b 20 ^b	0.8 51	1.2 73	3.5 276	— —	9.9 960	— —	Suisse
USSR	t t-km	165.1 74 500	185.5 90 900	213.0 112 100	225.7 146 700	247.7 165 000	22.1 18 400	.. ..	.. ..	URSS
United Kingdom ^c . .	t t-km	6.1 ^d 454 ^d	15.1 891	18.3 1 096	22.9 1 299	26.5 1 536	6.0 363	27.2 6 572	6.7 2 631	Royaume-Uni ^e
Western Germany . .	t t-km	21.3 4 400	27.5 4 942	37.6 7 149	46.3 8 945	52.8 9 933	— —	57.5 9 974	— —	Allemagne occidentale

^a From 21 September (date of inauguration of pipeline) to end of year.^b From 29 August (date of inauguration of pipeline) to end of year.^c Including information on pipelines of less than 50 km in length, the total transport performance of which was 12.7 million tons and 572 million ton-km in 1967, and that of refined products 3.50 million tons and 438 million ton-km.^d Excluding refined products.^a Depuis le 21 septembre (date de l'inauguration de l'oléoduc) jusqu'à la fin de l'année.^b Depuis le 29 août (date de l'inauguration de l'oléoduc) jusqu'à la fin de l'année.^c Y compris les données sur les oléoducs de moins de 50 km, qui ont transporté 12,7 millions de tonnes en 1967, soit 572 millions de tonnes-km, et les données sur les produits raffinés, 3,50 millions de tonnes et 438 millions de tonnes-km.^d Non compris les produits raffinés.

INTERNATIONAL TRANSPORT BY SEA

Tonnage loaded and unloaded at ports
(excluding coastwise transport)

TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX

Tonnage chargé et déchargé dans les ports
(cabotage exclu)

Table 20

Indices 1962 = 100

Tableau 20

Country		1962	1966	1967	Pays	
		Thousand tons — Milliers de tonnes				
Belgium	Loaded.	17 219	19 945 ^a	19 068	Chargé	Belgique
	Unloaded.	28 736	44 158 ^a	44 573	Déchargé	
	Total.	45 955	64 103 ^a	63 641	Total	
	Index	100	139	138	Indice	
Bulgaria	Loaded.	1 206	2 008	..	Chargé	Bulgarie
	Unloaded.	3 020	7 887	..	Déchargé	
	Total.	4 226	9 895	..	Total	
	Index	100	234	..	Indice	
Cyprus	Loaded.	1 349	1 441 ^a	1 452	Chargé	Chypre
	Unloaded.	891	991 ^a	1 008	Déchargé	
	Total.	2 240	2 432 ^a	2 460	Total	
	Index	100	109	110	Indice	
Denmark ^a	Loaded.	4 633	5 185	4 957	Chargé	Danemark ^a
	Unloaded.	19 678	24 394	24 636	Déchargé	
	Total.	24 311	29 579	29 593	Total	
	Index	100	122	122	Indice	
Eastern Germany	Loaded.	1 756	2 413	3 024	Chargé	Allemagne orientale
	Unloaded.	4 980	6 453	7 064	Déchargé	
	Total.	6 736	8 866	10 088	Total	
	Index	100	132	150	Indice	
Finland	Loaded.	10 184	10 130	9 864	Chargé	Finlande
	Unloaded.	9 672	14 911	13 908	Déchargé	
	Total.	19 856	25 041	23 772	Total	
	Index	100	126	120	Indice	
France	Loaded.	17 981	21 825	22 413	Chargé	France
	Unloaded.	66 318	118 523	122 217	Déchargé	
	Total.	84 299	140 348	144 630	Total	
	Index	100	166	172	Indice	
Greece	Loaded.	2 189	3 433 ^a	3 571	Chargé	Grèce
	Unloaded.	6 526	10 356	9 872	Déchargé	
	Total.	8 715	13 789 ^a	13 443	Total	
	Index	100	158	154	Indice	
Iceland	Loaded.	357	522	..	Chargé	Islande
	Unloaded.	682	832	..	Déchargé	
	Total.	1 039	1 354	..	Total	
	Index	100	130	..	Indice	
Italy	Loaded.	12 267	29 480 ^a	29 788	Chargé	Italie
	Unloaded.	79 412	131 337 ^a	143 768	Déchargé	
	Total.	91 679	160 817 ^a	173 556	Total	
	Index	100	175	189	Indice	
Malta	Loaded.	37 ^a	64 ^a	67	Chargé	Malte
	Unloaded.	518 ^a	715 ^a	766	Déchargé	
	Total.	556 ^a	779 ^a	833	Total	
	Index	100	140	150	Indice	

See notes on following page.

Voir notes à la page suivante.

INTERNATIONAL TRANSPORT BY SEA

Tonnage loaded and unloaded at ports

(excluding coastwise transport)

Table 20 (concluded)

Indices 1962 = 100

TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX

Tonnage chargé et déchargé dans les ports

(cabotage exclu)

Tableau 20 (fin)

Country		1962	1966	1967	Pays	
		Thousand tons — Milliers de tonnes				
Netherlands ^b	Loaded. . . .	26 523	33 356 ^a	38 052	Chargé	Pays-Bas ^b
	Unloaded. . .	95 685	125 497 ^a	130 632	Déchargé	
	Total. . . .	122 208	158 853 ^a	168 684	Total	
	Index	100	130	138	Indice	
Norway ^c	Loaded. . . .	21 644	26 032	29 641	Chargé	Norvège ^c
	Unloaded. . .	11 198	14 699	14 662	Déchargé	
	Total. . . .	32 842	40 731	44 303	Total	
	Index	100	124	135	Indice	
Poland ^{b d}	Loaded. . . .	14 075	15 714	17 939	Chargé	Pologne ^{b d}
	Unloaded. . .	10 036	10 749	9 685	Déchargé	
	Total. . . .	24 111	26 463	27 624	Total	
	Index	100	110	115	Indice	
Portugal ^{e f}	Loaded. . . .	2 332	2 911 ^a	..	Chargé	Portugal ^{e f}
	Unloaded. . .	4 100	5 813 ^a	..	Déchargé	
	Total. . . .	6 432	8 724 ^a	..	Total	
	Index	100	136	..	Indice	
Spain ^e	Loaded. . . .	8 843	9 435 ^a	10 212	Chargé	Espagne ^e
	Unloaded. . .	24 444	33 690 ^a	39 579	Déchargé	
	Total. . . .	33 287	43 125 ^a	49 790	Total	
	Index	100	130	150	Indice	
Sweden	Loaded ^g . . .	17 007	19 400	23 563	Chargé ^g	Suède
	Unloaded. . .	25 214	35 500	36 463	Déchargé	
	Total. . . .	42 221	54 900	60 026	Total	
	Index	100	130	142	Indice	
Turkey ^h	Loaded. . . .	2 516	2 756 ^a	2 436	Chargé	Turquie ^h
	Unloaded. . .	5 340	6 042 ^a	7 140	Déchargé	
	Total. . . .	7 856	8 798 ^a	9 576	Total	
	Index	100	112	122	Indice	
United Kingdom ⁱ	Loaded ^j . . .	33 838	35 680	..	Chargé ^j	Royaume-Uni ⁱ
	Unloaded ^j . .	131 367	160 330	..	Déchargé ^j	
	Total. . . .	165 205	196 010	..	Total	
	Index	100	119	..	Indice	
Western Germany ^b	Loaded. . . .	16 665	21 642	22 740	Chargé	Allemagne occidentale ^b
	Unloaded. . .	66 094	84 147	80 843	Déchargé	
	Total. . . .	82 759	105 789	103 583	Total	
	Index	100	128	125	Indice	
Yugoslavia	Loaded. . . .	2 646	3 970 ^a	4 248	Chargé	Yougoslavie
	Unloaded. . .	5 479	8 540 ^a	7 944	Déchargé	
	Total. . . .	8 125	12 510 ^a	12 192	Total	
	Index	100	154	150	Indice	

Excluding traffic with Faeroe Island and Greenland. Excluding international ferry traffic.

Including transshipments.

Excluding transit traffic (other than Swedish iron ore, 15.4 million tons in 1966) packing and re-exports.

Including bunkers.

Including traffic with overseas provinces.

Including floating appliances and passengers' luggage.

Excluding Swedish iron ore loaded at Narvik, Norway.

Excluding timber and livestock.

Including traffic between Ireland and Northern Ireland and goods imported and exported other than by sea.

Estimates.

a Non compris le trafic avec les îles Féroé et le Groenland. Non compris le trafic international par ferry.

b Y compris les transbordements.

c Non compris le trafic en transit (sauf le minerai de fer suédois, 15,4 millions de tonnes en 1966), emballage et réexportations.

d Y compris la soute.

e Y compris le trafic avec les provinces d'outre-mer.

f Y compris les engins flottants et les bagages des voyageurs.

g Non compris le minerai de fer suédois, embarqué à Narvik, Norvège.

h Non compris le bois et le bétail.

i Y compris le trafic entre l'Irlande et l'Irlande du Nord et aussi importations et exportations autrement que par mer.

j Estimations.

Table 21

Country or system ^a	Year	Length of line operated at end of year Longueur des lignes exploitées à la fin de l'année							Total length of track operated (including sidings)		Année	Pays ou réseau ^a
		Length electrified Longueur électrifiée		Length not open to passenger traffic Longueur non ouverte aux services voyageurs		With two or more tracks A deux ou à plusieurs voies		km	Longueur totale des voies exploitées (y compris les voies de service)			
		km	% col. (3)	km	% col. (3)	km	% col. (3)					
										(3)			(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	
Albania	1966	151	..	..	..	..	..	..	..	1966	Albanie	
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..	1967		
Austria : Österreichische Bundesbahnen (ÖBB)	1962	5 939	1 949	32.8	203	3.4	1 497	25.2	10 476	1962	Autriche :	
	1966	5 933	2 178 ^a	36.7	205 ^a	3.4	1 491	25.1	10 451	1966	Österreichische	
	1967	5 923	2 195	37.1	216	3.6	1 481	25.0	10 430	1967	Bundesbahnen (ÖBB)	
Private railways	1962	661	272	41.1	40	6.1	25	3.8	808	1962	Chemins de fer privés	
	1966	635	258	40.6	44	6.9	25	3.9	821	1966		
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..	1967		
Belgium	1962	4 566	956	20.9	1 523	33.3	2 647	58.0	12 215	1962	Belgique	
	1966	4 364	1 125	25.8	1 507	34.5	2 590	59.3	11 698	1966		
	1967	4 336	1 125	25.9	1 463	33.7	2 588	59.7	11 629	1967		
Bulgaria	1962	4 125	169	4.1	..	..	79	1.9	5 674	1962	Bulgarie	
	1966	4 094	520	12.7	..	..	137	3.3	..	1966		
	1967	4 158	552	13.3	..	..	143	3.4	..	1967		
Czechoslovakia	1962	13 147	1 129	8.6	..	..	..	..	26 137	1962	Tchécoslovaquie	
	1966	13 330	1 891	14.2	109 ^a	0.8	2 836	21.3	24 143	1966		
	1967	13 332	2 165	16.2	111	0.8	2 835	21.3	24 161	1967		
Denmark : Danske Statsbaner (DSB)	1962	2 443	60	2.5	22	0.9	713	29.2	4 782	1962	Danemark :	
	1966	2 354	66	2.8	22	0.9	725	30.8	4 798	1966	Danske Statsbaner (DSB)	
	1967	2 354	66	2.8	22	0.9	726	30.8	4 787	1967		
Private railways	1962	1 600	—	—	..	..	..	..	..	1962	Chemins de fer privés	
	1966	1 184	—	—	..	..	..	..	..	1966		
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..	1967		
Eastern Germany	1962	16 159	783	4.8	..	..	..	..	29 378	1962	Allemagne orientale	
	1966	15 730	1 095	7.0	..	..	..	..	29 429	1966		
	1967	15 513	1 191	7.7	..	..	..	..	..	1967		
Finland : Valtionrautatiet (VR)	1962	5 357	—	—	304	5.7	422	7.9	8 375	1962	Finlande :	
	1966	5 556 ^a	—	—	365	6.6 ^a	439	7.9	8 706	1966	Valtionrautatiet (VR)	
	1967	5 620	—	—	..	..	449	8.0	..	1967		
Private railways	1962	74	—	—	..	..	—	—	91	1962	Chemins de fer privés	

Greece ^b	1962	1966	1967	..	3.9	100	..	3 258	Grèce ^b	1962	1966	1967
Hungary	1962	1966	1967	..	10.8	961	13 512	13 512	Hongrie	1962	1966	1967
Ireland	1962	1966	1967	..	11.7	1 031	13 716	13 716	Irlande	1962	1966	1967
Italy :	1962	1966	1967	..	12.0	1 062	13 745	13 745	Italie :	1962	1966	1967
Ferrovie dello Stato (FS)									Ferrovie dello Stato (FS)			
Private railways	1962	1966	1967	..	20.2	538	3 682	3 682	Chemin de fer privés	1962	1966	1967
Luxembourg	1962	1966	1967	..	22.1	517	3 294	3 294	Luxembourg	1962	1966	1967
Netherlands	1962	1966	1967	..	23.8	510	3 082	3 082	Pays-Bas	1962	1966	1967
Norway ^d	1962	1966	1967	..	27.8	4 503	28 377	28 377	Norvège ^d	1962	1966	1967
Poland	1962	1966	1967	..	29.0	4 644	28 880	28 880	Pologne	1962	1966	1967
Portugal ^e	1962	1966	1967	..	29.8	4 738	28 973	28 973	Portugal ^e	1962	1966	1967
Romania	1962	1966	1967	..	3.1	163	..	..	Roumanie	1962	1966	1967
Spain :	1962	1966	1967	..	..	..	..	..	Espagne :	1962	1966	1967
Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) (broad gauge)									Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) (voies larges)			
Other railways (narrow gauge)	1962	1966	1967	..	..	..	..	..	Autres chemins de fer (voies étroites)	1962	1966	1967
Sweden :	1962	1966	1967	..	..	..	..	..	Suède :	1962	1966	1967
Statens Järnvägar (SJ)									Statens Järnvägar (SJ)			
Private railways	1962	1966	1967	..	..	..	..	..	Chemin de fer privés	1962	1966	1967

Tableau 21 (suite)

Table 21 (continued)

Country or system ^a	Year	Length of line operated at end of year Longueur des lignes exploitées à la fin de l'année						Total length of track operated (including sidings)		Année	Pays ou réseau ^a
		Total km	Length electrified Longueur électrifiée		Length not open to passenger traffic Longueur non ouverte aux services voyageurs		With two or more tracks A deux ou à plusieurs voies		Longueur totale des voies exploitées (y compris les voies de service) km		
			km	% col. (3)	km	% col. (3)	km	% col. (3)			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
Switzerland : Schweizer Bundesbahnen — Chemins de Fer Fédéraux (SBB-CFF)	1962	2 934	2 906	99.0	9	0.3	1 268	43.2	6 506	1962	Suisse : Schweizer Bundesbahnen — Chemins de Fer Fédéraux (SBB-CFF)
	1966	2 934	2 906	99.0	9	0.3	1 294	44.1	6 620	1966	
	1967	2 934	2 906	99.0	9	0.3	1 308	44.6	6 651	1967	
Berne-Lötschberg-Simplon Railway (BLS)	1962	238	238	100.0	—	—	29	12.2	361	1962	Chemin de fer Berne-Lötschberg-Simplon (BLS)
	1966	238	238	100.0	—	—	40	16.8	377	1966	
	1967	238	238	100.0	—	—	40	16.8	376	1967	
Other railways	1962	1 921	1 899	98.8	..	..	14	0.7	2 337	1962	Autres chemins de fer
	1966	1 880	1 871	99.5	..	..	15	0.8	2 301	1966	
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..	1967	
Turkey	1962	7 911	28	0.4	—	—	100	1.3	9 403	1962	Turquie
	1966	8 008	28	0.3	—	—	115	1.4	9 577	1966	
	1967	8 008	28	0.3	—	—	115	1.4	9 620	1967	
USSR : Public railways	1962	127 700	18 100	14.2	..	..	..	..	..	1962	URSS : Chemins de fer publics
	1966	132 500	27 000	20.4	..	..	..	..	..	1966	
	1967	133 300	29 100	21.8	..	..	..	..	..	1967	
Industrial railways	1962	107 200	..	..	..	..	..	..	..	1962	Chemins de fer industriels
	1966	..	..	..	..	..	..	..	..	1966	
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..	1967	
Byelorussia /	1962	5 410	..	..	..	..	..	..	..	1962	Biélorussie /
	1966	5 350	..	..	..	..	..	..	..	1966	
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..	1967	
Ukraine /	1962	21 345	2 600	12.2	..	..	..	..	..	1962	Ukraine /
	1966	21 825	3 800	17.4	..	..	..	..	..	1966	
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..	1967	
United Kingdom : British Railways	1962	28 133	2 511	8.9	7 348	26.1	18 937	67.3	76 513	1962	Royaume-Uni : British Railways
	1966	22 082	3 064	13.9	5 723	25.9	16 464	74.6	61 902	1966	
	1967	21 199	3 242	15.3	5 070	23.9	15 762	74.4	58 757	1967	
Ulster Transport Authority	1962 ^g	478	—	—	37	7.7	190	39.7	824	1962 ^g	Ulster Transport Authority
	1966 ^g	327	—	—	..	..	179	54.7	592	1966 ^g	
	1967 ^g	..	—	—	..	..	..	..	..	1967 ^g	

Yugoslavia	1966 1967	4 559	402	8.8	1 972	43.2	285	6.2	6 007	1966 1967
	1962 1966 1967	11 792 11 580 11 351	310 483 541	2.6 4.2 4.8	— — —	— — —	730 727 752	6.2 6.3 6.6	16 268 16 214 15 990	1962 1966 1967
Totals of above countries excluding private railways^a	1962 1966 1967	406 100 401 100 399 600	63 800 81 500 85 200	15.7 20.3 21.3	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	1962 1966 1966
Totals, excluding Albania, USSR and private railways^a	1962 1966 1967	278 263 268 449 266 134	45 737 54 453 56 126	16.4 20.3 21.1	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	1962 1966 1967
United States of America^b	1962 1966 1967	346 200 339 700 ^c 338 800	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	567 700 553 600 551 200	1962 1966 1967

^a See appendix 3 — coverage of statistics.

^b All railways.

^c Position at 31 March.

^d Including Ofoten railway (route length : 42 km).

^e Including Sociedad Estoril (SE).

^f Included in the data for the USSR.

^g Position at 30 September.

^h Totals include estimates for items shown as not available (..).

^a Voir appendice 3 — champ couvert par les statistiques.

^b Tous les chemins de fer.

^c Situation au 31 mars.

^d Y compris le chemin de fer d'Ofoten (longueur de ligne : 42 km).

^e Y compris le Sociedade Estoril (SE).

^f Compris dans les données de l'URSS.

^g Situation au 30 septembre.

^h Les totaux comprennent des estimations des données indiquées comme non disponibles (..).

Table 22

Tableau 22

Country and date of information	Type of road ^a	Length Longueur	Type de route ^a	Pays et date des renseignements
		km		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Austria (1965)	Federal roads : Motorways (1967) Other Total <i>of which</i> : with improved surface Other classified non-urban roads Total classified non-urban roads	 376 9 241 9 617 9 205 22 131 31 748	Routes fédérales : Autoroutes (1967) Autres Total <i>dont</i> : à revêtement amélioré Autres routes classées non urbaines Total des routes classées non urbaines	Autriche (1965)
Belgium (31.XII.1967)	State roads : Motorways Other main roads Provincial roads Total Local and urban roads All roads	 335 10 207 13 176 23 718 68 000 * 92 000	Routes d'Etat : Autoroutes Autres routes principales Routes provinciales Total Routes vicinales et urbaines Ensemble des routes	Belgique (31.XII.1967)
Bulgaria (1966)	Principal roads Class I roads Class II roads Class III roads All roads	 2 418 4 572 4 747 17 496 29 233	Routes principales Routes de 1 ^{re} classe Routes de 2 ^e classe Routes de 3 ^e classe Ensemble des routes	Bulgarie (1966)
Cyprus (31.XII.1967)	All roads <i>of which</i> : with improved surface	 8 150 3 550	Ensemble des routes <i>dont</i> : à revêtement amélioré	Chypre (31.XII.1967)
Czechoslovakia (1965)	Main roads <i>of which</i> : with improved surface All roads	 72 974 51 898 133 000 *	Routes nationales <i>dont</i> : à revêtement amélioré Ensemble des routes	Tchécoslovaquie (1965)
Denmark (1.I.1966)	Non-urban roads : Motorways Other Total <i>of which</i> : with improved surface Urban roads All roads	 100 56 364 56 464 44 623 4 839 61 303	Routes non urbaines : Autoroutes Autres Total <i>dont</i> : à revêtement amélioré Routes urbaines Ensemble des routes	Danemark (1.I.1966)
Eastern Germany (31.XII.1967)	Classified roads : Motorways Other roads Total classified roads	 1 390 45 442 46 832	Routes classées : Autoroutes Autres routes Total des routes classées	Allemagne orientale (31.XII.1967)
Finland (1.I.1962)	Non-urban roads : Motorways (1967) Other Total <i>of which</i> : with improved surface Urban roads All roads	 86 71 500 71 600 5 734 836 ^b 72 300	Routes non urbaines Autoroutes (1967) Autres Total <i>dont</i> : à revêtement amélioré Routes urbaines Ensemble des routes	Finlande (1.I.1962)
France	Motorways (31.XII.1967) National roads (31.XII.1966) Departmental roads (31.XII.1961) Communal roads (1962) Local rural roads (1962)	 986 80 838 278 377 424 041 697 933	Autoroutes (31.XII.1967) Routes nationales (31.XII.1966) Routes départementales (31.XII.1961) Voies communales (1962) Chemins ruraux (1962)	France
Greece (1967)	Motorways National roads Provincial roads Communal roads Total	 11 7 882 26 168 .. 34 061 ^c	Autoroutes Routes nationales Routes provinciales Routes communales Total	Grèce (1967)

See notes on page 49.

Voir notes à la page 49.

NETWORKS — Roads

RÉSEAUX DE TRANSPORT — Routes

Table 22 (continued)

Tableau 22 (suite)

Country and date of information	Type of road ^a	Length	Type de route ^a	Pays et date des renseignements
		Longueur		
(1)	(2)	km	(4)	(5)
Hungary (31.XII.1967)	Non-urban roads: Motorways Other Total <i>of which</i> : with improved surface	 94 29 252 29 346 14 532	Routes non urbaines: Autoroutes Autres Total <i>dont</i> : à revêtement amélioré	Hongrie (31.XII.1967)
Ireland (1.III.1967)	Main roads County roads Urban roads All roads <i>of which</i> : with improved surface	 15 923 67 871 2 022 85 817 66 762	Routes principales Routes départementales Routes urbaines Ensemble des routes <i>dont</i> : à revêtement amélioré	Irlande (31.III.1967)
Italy (1967)	Non-urban roads: Motorways Other State roads Provincial roads Communal roads Total <i>of which</i> : with improved surface	 2 377 40 706 89 470 149 448 282 000 250 000	Routes non urbaines: Autoroutes Autres routes d'Etat Routes provinciales Routes communales Total <i>dont</i> : à revêtement amélioré	Italie (1967)
Luxembourg (1.I.1965)	Non-urban roads: State roads Other Total	 2 824 2 118 4 942	Routes non urbaines: Routes d'Etat Autres Total	Luxembourg (1.I.1965)
Malta (1964)	Class I roads Class II roads Class III roads All roads <i>of which</i> : with improved surface	 874 162 70 1 106 874	Routes de 1 ^{re} classe Routes de 2 ^e classe Routes de 3 ^e classe Ensemble des routes <i>dont</i> : à revêtement amélioré	Malte (1964)
Netherlands (1.I.1966)	Non-urban roads: Motorways Other Total <i>of which</i> : with improved surface without improved surface non surfaced Urban roads All roads	 737 69 000 70 000 39 000 6 403 24 000 25 278 95 000	Routes non urbaines: Autoroutes Autres Total <i>dont</i> : avec revêtement amélioré sans revêtement amélioré sans revêtement Routes urbaines Ensemble des routes	Pays-Bas (1.I.1966)
Norway (31.XII.1967)	Non-urban roads: Motorways Other Total Urban municipal roads All roads	 49 63 433 63 482 4 810 68 292	Routes non urbaines: Autoroutes Autres Total Routes urbaines communales Ensemble des routes	Norvège (31.XII.1967)
Poland (31.XII.1965)	Non-urban roads: Motorways Other Total <i>of which</i> : with improved surface Urban roads All roads	 346 274 819 275 165 80 446 34 332 309 497	Routes non urbaines: Autoroutes Autres Total <i>dont</i> : à revêtement amélioré Routes urbaines Ensemble des routes	Pologne (31.XII.1965)
Portugal (1966)	Motorways National roads Municipal roads Total	 57 17 890 11 297 29 244	Autoroutes Routes nationales Routes municipales Total	Portugal (1966)

See notes on page 49.

Voir notes à la page 49.

Table 22 (continued)

Tableau 22 (suite)

Country and date of information	Type of road ^a	Length Longueur km	Type de route ^a	Pays et date des renseignements
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Romania (31.XII.1967)	National roads of which : with improved surface . All roads of which : with improved surface .	11 517 7 202 76 815 12 041	Routes nationales dont : à revêtement amélioré Ensemble des routes dont : à revêtement amélioré	Roumanie (31.XII.1967)
Spain (31.XII.1967)	State roads : Non-urban roads : Motorways Other Total of which : with improved surface . Urban roads All classified state roads	 69 78 981 80 050 40 682 1 512 81 562	Routes d'Etat : Routes non urbaines : Autoroutes Autres Total dont : à revêtement amélioré Routes urbaines Ensemble des routes d'Etat classées	Espagne (31.XII.1967)
Sweden (1.I.1966)	Non-urban roads : Motorways Other Total of which : with improved surface . Urban roads All roads	 201 155 352 ^d 155 553 ^d 38 808 11 808 167 361	Routes non urbaines : Autoroutes Autres Total dont : à revêtement amélioré Routes urbaines Ensemble des routes	Suède (1.I.1966)
Switzerland (31.XII.1965)	Motorways (31.XII.1967) . . Other non-urban and urban roads All roads	221 56 321 56 542	Autoroutes (31.XII.1967) Autres routes non urbaines et urbaines Ensemble des routes	Suisse (31.XII.1965)
Turkey (1967)	National roads Provincial roads Total of which : with improved surface .	35 000 24 000 59 000 14 000	Routes nationales Routes principales Total dont : à revêtement amélioré	Turquie (1967)
USSR (31.XII.1965)	Total of roads suitable for motor traffic of which : surfaced of which : with improved surface .	1 363 500 379 000 132 300	Total des routes aptes à la circulation automobile dont : à revêtement dont : à revêtement amélioré	URSS (31.XII.1965)
of which : Byelorussia	Total of roads suitable for motor traffic of which : surfaced	65 200 18 600	Total des routes aptes à la circulation automobile dont : à revêtement	dont : Biélorussie
Ukraine	Total of roads suitable for motor traffic of which : surfaced	236 100 67 200	Total des routes aptes à la circulation automobile dont : à revêtement	Ukraine
United Kingdom Great Britain (31.III.1966)	Classified non-urban and urban roads : Motorways Other trunk and Class I roads Class II and III roads . . . Total classified roads . . . Unclassified roads All roads	 682 45 397 107 237 153 316 171 868 325 184	Routes classifiées, non urbaines et urbaines : Autoroutes Autres routes principales et de 1 ^{re} classe Routes de 2 ^e et 3 ^e classe Total des routes classifiées Routes non classifiées Ensemble des routes	Royaume-Uni Grande-Bretagne (31.III.1966)
Northern Ireland (1965)	Classified non-urban and urban roads : Motorways (1967) Other trunk and Class I roads Class II and III roads . . . Total classified roads . . . Unclassified roads All roads	 53 2 142 7 401 9 600 12 809 22 400	Routes classifiées, non urbaines et urbaines : Autoroutes (1967) Autres routes principales et de 1 ^{re} classe Routes de 2 ^e et 3 ^e classe Total des routes classifiées Routes non classifiées Ensemble des routes	Irlande du Nord (1965)

See notes on page 49.

Voir notes à la page 49.

NETWORKS — Roads

RÉSEAUX DE TRANSPORT — Routes

le 22 (concluded)

Tableau 22 (fin)

Country and date of information	Type of road ^a	Length	Type de route ^a	Pays et date des renseignements
		Longueur km		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Western Germany . (1.I.1967)	Non-urban roads : Motorways (31.XII.1967) . Other Total Urban roads (1.I.1966) . . . All roads	 3 617 154 886 158 500 250 219 408 600	Routes non urbaines : Autoroutes (31.XII.1967) Autres Total Routes urbaines (1.I.1966) Ensemble des routes	Allemagne occidentale (1.I.1967)
Yugoslavia (1967)	Total non-urban roads . . . of which : with improved surface. Urban roads All roads	 78 745 15 988 9 000 ^e 87 700	Total des routes non urbaines dont : à revêtement amélioré Routes urbaines Ensemble des routes	Yougoslavie (1967)
United States (1.XII.1966)	Non-urban roads : Non-surfaced Surfaced Total Urban (municipal) roads : Non-surfaced Surfaced Total All roads	 1 394 595 3 735 535 5 130 130 49 742 771 402 821 144 5 951 274	Routes non urbaines : Sans revêtement Avec revêtement Total Routes urbaines (municipales) : Sans revêtement Avec revêtement Total Ensemble des routes	Etats-Unis (31.XII.1966)

roads with improved surface are, in general, roads with crushed stone (macadam) with hydrocarbon binder or bituminized aggregates; they also include concrete roads and roads with cobblestones.

^b 1960.
^c Including communal roads.

^d Including some urban roads and streets.

^e 1964.

^a Les routes à revêtement amélioré sont, en général, des routes empierrées (macadam) avec liant ou revêtement hydrocarboné; elles comprennent aussi les routes en béton de ciment et les routes pavées.

^b 1960.

^c Non compris les routes communales.

^d Y compris quelques routes et rues urbaines.

^e 1964.

Table 23

Annual expenditure

Country and currency	Year	NON-URBAN ROADS ROUTES NON URBAINES							
		Main roads Routes principales			Main and other roads Routes principales et autres			Main and other roads Routes principales et autres	
		Construction of entirely new roads	Other expenditure	Total	Construction of entirely new roads	Other expenditure	Total	Construction of entirely new roads	Total
		Construction de routes entièrement nouvelles	Autres dépenses		Construction de routes entièrement nouvelles	Autres dépenses		Construction de routes entièrement nouvelles	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Belgium (million francs)	1966	4 355	3 360	7 715	..	..	..	..	..
Denmark (million kroner)	1962 ^b	..	..	..	127	388	515	83	..
	1966 ^b	..	..	..	..	638	..	304	..
Hungary ^c (million forints)	1962	..	..	..	..	..	..	..	..
	1966	..	..	..	..	..	..	..	..
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..
Ireland (thousand pounds)	1962 ^b	..	..	5 646	..	..	11 962	..	..
	1966 ^b	..	..	..	..	..	..	..	..
	1967 ^b	..	..	8 791	..	..	15 017	..	..
Italy . . (thousand million lire)	1966	..	..	..	..	..	..	..	..
Luxembourg (million francs)	1966	52.6	48.6	101.2	92.0	88.0	180.0	70.6	..
Norway (million kroner)	1966	414 ^e	300	714	720 ^e	571	1 291	453 ^e	..
	1967	467 ^e	343	810	853 ^e	685	1 538	516 ^e	..
Poland (million złotych)	1962	..	..	..	2 118	3 924	6 042	..	..
	1966	..	..	..	2 939	6 324	9 263	..	..
	1967	..	..	..	3 015	6 558	9 573	..	..
Spain (million pesetas)	1966	..	..	..	5 008	..	..	3 683	..
Sweden (million kronor)	1966	..	..	..	923 ^{a,e}	470 ^a	1 393 ^a	..	..
	1967	..	..	..	921 ^e	542	1 463	..	..
Switzerland (million francs)	1962	..	..	..	592 ^e	128	720	517 ^e	..
	1966	..	..	..	989 ^e	203	1 192	868 ^e	..
	1967	..	..	..	933 ^e	221	1 153	859 ^e	..
United Kingdom . . (Great Britain) (million pounds)	1962	65.0	60.2	125.2	66.2	132.7	198.8	74.7	..
	1966	124.6 ^a	81.4 ^a	206.0 ^a	127.0 ^a	174.3 ^a	301.3 ^a	138.6 ^a	..

^a Excluding motor-cycles and cycles with auxiliary engine.^b Year ending 31 March.^c Excluding expenditure on municipal roads.^d Calculated on the basis of exchange rate ft. 23.48 = \$1.00.^e Including expenditure on improvements to existing roads.^f Calculated on the basis of exchange rate zł. 24.00 = \$1.00

Urban and non-urban) RUES (urbaines et non urbaines)				TOTAL EXPENDITURE ON ALL ROADS (expressed in U.S. currency) DÉPENSES TOTALES POUR L'ENSEMBLE DES ROUTES (exprimées en monnaie des E.-U.)			Année	Pays et monnaie
Main and other roads Routes principales et autres								
Construction of entirely new roads Construction de routes entièrement nouvelles	Other expenditure Autres dépenses	Total	Per road motor vehicle <i>a</i> Par véhicule automobile routier <i>a</i> \$	Per inhabitant Par habitant \$	Per 1 000 km ² of area of country million \$ Par 1 000 km ² de superficie du pays millions de \$			
(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	
..	..	..	..	..	..	1966	Belgique (millions de francs)	
175	472	647	143	20.3 ^a	2.18	1962 ^b	Danemark	
414	809	1 223	181	37.3	4.12	1966 ^b	(millions de kroner)	
87	1 520	1 607	..	6.8 ^d	0.74 ^d	1962	Hongrie ^c	
257	2 028	2 284	..	9.6 ^d	1.05 ^d	1966	(millions de forints)	
..	..	..	..	..	..	1967		
..	..	12 608	125	12.6	0.50	1962 ^b	Irlande	
..	..	15 400	183	15.0	0.61	1966 ^b	(milliers de livres)	
..	..	16 080	134	15.6	0.64	1967 ^b		
209	155	365	79	11.2	1.94	1966	Italie (milliards de liras)	
100.2	120.5	220.7	56	13.2	1.71	1966	Luxembourg (millions de francs)	
759 ^e	583	1 342	288	50.1	0.58	1966	Norvège	
902 ^e	698	1 600	316	59.2	0.69	1967	(millions de kroner)	
2 541	5 227	7 768	963 ^f	10.2 ^f	1.04 ^f	1962	Pologne	
3 320	8 115	11 435	916 ^f	15.0 ^f	1.53 ^f	1966	(millions de złotych)	
3 519	8 755	12 274	..	16.0 ^f	1.64 ^f	1967		
6 075	3 572	9 647	106	5.0	0.32	1966	Espagne (millions de pesetas)	
1 699 ^{a, e}	717 ^a	2 416 ^a	230 ^a	59.7 ^a	1.04 ^a	1966	Suède	
1 795 ^e	813	2 608	239	64.1	1.12	1967	(millions de kronor)	
741 ^e	179	920	287	37.6	5.16	1962	Suisse	
1 199 ^e	273	1 473	308	56.7 ^a	8.24	1966	(millions de francs)	
1 207 ^e	301	1 508	295	57.6	8.44	1967		
78.0	199.5	277.6	95	15.0	3.38	1962	Royaume-Uni	
143.4 ^a	275.6 ^a	419.0 ^a	104 ^a	21.9 ^a	5.09 ^a	1966	(Grande-Bretagne) (millions de livres)	

après les motocycles et les cycles à moteur auxiliaire.

terminant le 31 mars.

après les dépenses pour les routes municipales.

^d Calculé sur la base du taux d'échange ft. 23,48 = \$ 1,00.

^e Y compris des dépenses d'amélioration de routes existantes.

^f Calculé sur la base du taux d'échange zł. 24,00 = \$1,00.

NETWORKS

RÉSEAUX DE TRANSPORT

Inland waterways — Latest available data

Voies navigables — Données les plus récentes

Table 24

Tableau 24

Country and date of information	(1)	(2)	Total length of navigable waterway			Length of waterway in regular use for transport		Pays et date des renseignements
			Longueur totale des voies navigables			Km	Longueur des voies navigables utilisées régulièrement pour les transports	
			Canals	Rivers	All waterways			
			Canaux	Fleuves	Ensemble des voies navigables			
(1)		(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Austria (1966)		Total length	7	351	358	358	Longueur totale	Autriche (1966)
		of which for craft of a carrying capacity of:					dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	
		Under 1 000 tons	7	—	7	7	Moins de 1 000 tonnes	
Belgium (1966)		" 1 500 "	—	351	351	351	" » 1 500 »	
		Total length	940 ^a	1 103 ^a	2 043 ^a	1 595	Longueur totale	Belgique (1966)
		In regular use for transport	885	710	1 595	1 595	Régulièrement utilisée pour les transports	
		of which for craft of a carrying capacity of:					dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	
		Under 250 tons	1	38	39	39	Moins de 250 tonnes	
		" 400 "	304	348	652	652	" » 400 »	
		" 650 "	281	74	355	355	" » 650 »	
		" 1 500 "	75	151	226	226	" » 1 500 »	
		" 3 000 "	158	49	207	207	" » 3 000 »	
		3 000 tons and over	66	50	116	116	3 000 tonnes et plus	
Bulgaria (1964)		Total length	—	471	471	471	Longueur totale		Bulgarie (1964)
Czechoslovakia (1967)		Total length	—	473	473	473	Longueur totale	Tchécoslovaquie (1967)
Eastern Germany (1966)		Total length in regular use for transport	..	..	..	2 519	Longueur totale régulièrement utilisée pour les transports	Allemagne orientale (1966)
		of which for craft of a carrying capacity of:					dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	
		Up to 300 tons	..	..	..	777	Jusqu'à 300 tonnes	
Finland ^b (1.1.1960)		" 600 "	..	..	..	62	" » 600 »	
		" 1 000 "	..	..	..	1 680	" » 1 000 »	
		Total length	55	6 590	6 645	6 645	Longueur totale	Finlande ^b (1.1.1960)
		of which for craft of a carrying capacity of:					dont pour bateaux d'une capacité de charge de	
		Up to 100 tons	5	211	216	216	Jusqu'à 100 tonnes	
		" 150 "	16	1 834	1 850	1 850	" » 150 »	
	" 200 "	7	1 702	1 709	1 709	" » 200 »		
	" 300 "	26	2 609	2 635	2 635	" » 300 »		
France (1967)		Other waterways	1	234	235	235	Autres voies d'eau	
		Total length	4 803	5 635	10 438	7 629	Longueur totale	France (1967)
		of which for craft of a carrying capacity of:					dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	
		Under 250 tons	1 167	2 686	3 853	1 489	Moins de 250 tonnes	
		" 400 "	3 187	926	4 113	3 974	" » 400 »	
		" 650 "	—	236	236	178	" » 650 »	
	" 1 000 "	233	395	628	568	" » 1 000 »		

— 53 —

Voit notes à la page 54.

NETWORKS

RÉSEAUX DE TRANSPORT

Inland waterways — Latest available data

Voies navigables — Données les plus récentes

Table 24 (concluded)

Tableau 24 (fin)

Country and date of information	(1)	(2)	Km				Length of waterway in regular use for transport	(7)	(8)
			Total length of navigable waterway Longueur totale des voies navigables			(6)			
			Canals Canaux	Rivers Fleuves	All waterways Ensemble des voies navigables				
Western Germany (1967)		Total length of which for craft of a carrying capacity of: Under 250 tons " 400 " " 650 " " 1 000 " " 1 500 " " 3 000 " 3 000 tons and over	1 853 789 3 9 618 325 — 109	4 021 881 153 274 280 1 272 633 528	5 874 1 670 156 283 898 1 597 633 637	4 454 404 124 258 851 1 616 633 568	Longueur totale dont pour bateaux d'une capacité de charge de : Moins de 250 tonnes » 400 » » 650 » » 1 000 » » 1 500 » » 3 000 » 3 000 tonnes et plus	Allemagne occidentale (1967)	
Yugoslavia (1967)		Total length of which for craft of a carrying capacity of: Under 250 tons " 400 " " 650 " " 1 000 " " 1 500 "	191 — 191 — — —	1 810 275 33 67 249 1 186	2 001 275 224 67 249 1 186	2 001 275 224 67 249 1 186	Longueur totale dont pour bateaux d'une capacité de charge de : Moins de 250 tonnes » 400 » » 650 » » 1 000 » » 1 500 »	Yougoslavie (1967)	
Total of above countries ^g		Total length / incl. USSR Total length / excl. USSR	32 000 15 300	156 600 30 500	188 600 46 000	40 000 ..	Longueur totale / URSS comprise Longueur totale / URSS exclue	Ensemble des pays ci-dessus ^g	

^a 1965.

^b In addition, about 8 400 km of inland waterways are used for timber floating.

^c Including 132 km of lakes.

^d Excluding lakes and lagoons (411 km in 1964).

^e Including canalized rivers.

^f Sections of river, such as the Danube or the Rhine, which form a frontier are counted only once in the total.

^g Including estimates for items shown as not available (...).

^a 1965.

^b En outre, environ 8 400 km de voies navigables sont utilisées pour le flottage du bois.

^c Y compris 132 km de lacs.

^d Non compris lacs et lagunes (411 km en 1964).

^e Y compris les fleuves canalisés.

^f Les tronçons de fleuves, tels que le Danube ou le Rhin, qui constituent une frontière ne sont comptés qu'une fois dans le total.

^g Y compris des estimations des données indiquées comme non disponibles (...).

NETWORKS

Oil pipelines

Length operated at end of year

RÉSEAUX DE TRANSPORT

Oléoducs

Longueur exploitée à la fin de l'année

ble 25

Tableau 25

Country	1962	1963	1964	1965	1966	1967	Pays
	Kilometres — Kilomètres						
Czechoslovakia . . .	..	..	..	..	954	1 022	Tchécoslovaquie
Eastern Germany . .	..	..	..	..	29	447	Allemagne orientale
France	..	1 382	1 397	1 646	2 242	2 341	France
Hungary	422	422	422	558	558 ^a	558	Hongrie
Italy	351	905	962	1 487	1 606 ^a	1 750	Italie
Netherlands	153	228	228	228	228	228	Pays-Bas
Poland	..	..	675	675	675	675	Pologne
Romania	..	..	..	..	..	1 715	Roumanie
Spain	..	..	..	265	267	267	Espagne
Switzerland	..	60	60	60	222	222	Suisse
USSR	21 700	23 900	26 900	28 200	29 400	..	URSS
United Kingdom ^a . .	..	703	819	830	898	1 272	Royaume-Uni ^a
Western Germany . .	479	989	1 070	1 070	1 341	1 571	Allemagne occidentale

including pipelines of less than 50 km in length, amounting to 138 km in 1967.

^a Y compris les oléoducs de moins de 50 km. La longueur de ces oléoducs était de 138 km en 1967.

Railways : Locomotives and rail motor vehicles

Number and horsepower

Table 26

Country and system ^a	Year	STEAM LOCOMOTIVES		DIESEL, ETC., LOCOMOTIVES			
		LOCOMOTIVES A VAPEUR		LOCOMOTIVES DIESEL, ETC.			
		Number Nombre	Horse-power Puissance en CV	Total		Of which over 350 HP Dont, de plus de 350 CV	
(1)	(2)			Number Nombre	Horse-power Puissance en CV	Number Nombre	Horse-power Puissance en CV
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Austria ^c	1962	793	793 214	253	120 203	134	..
	1966	570	590 774	308	161 140	187	137 460
	1967	507	531 169	333	190 390	212	166 710
Belgium	1962	809	1 226 448	426	431 835	389	421 975
	1966	66	102 050	874	837 865	788	816 885
	1967	—	—	879	841 266	794	820 581
Czechoslovakia	1966	3 225	..	942	..	..	..
	1967	3 045	..	1 103	..	..	..
Denmark : Danske Statsbaner (DSB)	1962	304	258 600	256	195 500	165	184 400
	1966	184	177 500	335	254 900	246	242 700
	1967	145	144 600	335	258 100	247	246 000
Private railways	1962	63	..	63	..	..	..
	1966	23	..	56	..	..	..
	1967	..	..	..	..	..	..
Finland	1962	639	604 046	238	172 540	138	166 900
	1966	456	438 750	552	485 739	293	447 960
	1967	364	..	..	..	..	..
France	1962	3 787	7 578 500	1 977	713 200	887	587 400
	1966	2 074	4 484 000	2 732	1 484 700	1 425	1 315 600
	1967	1 435	3 220 140	2 845	1 671 036	1 544	1 502 306
Greece ^e	1962	202	291 830	32	35 287	28	..
	1966	283	300 382	63	80 470	62	80 150
	1967	..	..	..	..	..	..
Ireland	1962 ^f	100	..	163	131 900	150	129 700
	1966 ^f	—	—	209	172 305	199	..
	1967 ^f	—	—	221	185 505	..	..
Italy : Ferrovie dello Stato (FS)	1962	2 076	2 105 245	557	197 195	172	138 860
	1966	1 225	1 137 649	685	262 945	195	174 980
	1967	1 101	1 039 175	783	324 175	240	219 560
Private railways	1962	203	88 000	85	16 880	..	..
	1966	..	..	..	..	..	..
	1967	..	..	..	..	..	..
Luxembourg	1962	22	44 080	45	28 505	38	27 740
	1966	—	—	65	61 595	58	60 740
	1967	—	—	58	69 275	58	69 275
Netherlands	1962	—	—	568	240 040	281	191 930
	1966	—	—	568	240 040	281	191 930
	1967	—	—	568	245 240	281	197 130
Norway	1962	237	211 203	48	48 580	48	48 580
	1966	100	90 146	70	65 680	70	65 680
	1967	93	84 446	70	65 680	70	65 680

See notes on page 58.

PAYS PAYS	RAIL MOTOR VEHICLES ^b						Année	Pays et réseau ^a
	AUTOMOTRICES ^b							
	Diesel, etc.		Electric Electriques		Total			
	Number Nombre	Total horse-power Puissance totale en CV	Number Nombre	Total horse-power Puissance totale en CV	Number Nombre	Total horse-power Puissance totale en CV		
	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)
80	84 ^d	35 560 ^d	79	121 025	163	156 585	1962	Autriche ^c
20	106 ^d	42 802 ^d	97	163 985	203	206 787	1966	
59	107 ^d	42 116 ^d	104	171 710	211	213 826	1967	
28	171	46 646	235	235 060	406	281 706	1962	Belgique
68	113	34 096	312	312 060	425	346 156	1966	
48	103	31 456	352	353 820	455	385 276	1967	
..	961	..	71	..	1 032	..	1966	Tchécoslovaquie
..	991	..	94	..	1 085	..	1967	
—	161	72 200	119	81 500	280	153 700	1962	Danemark : Danske Statsbaner (DSB)
—	158	79 000	118	80 800	276	159 800	1966	
—	156	77 700	147	104 600	303	182 300	1967	
—	178	..	—	—	178	..	1962	Chemins de fer privés
—	154	..	—	—	154	..	1966	
—	..	..	—	—	..	..	1967	
—	231	53 540	—	—	231	53 540	1962	Finlande
—	276	75 960	—	—	276	75 960	1966	
..	..	..	..	..	..	..	1967	
00	1 101	359 200	553	519 800	1 654	879 000	1962	France
00	1 138	450 300	580	571 000	1 718	1 021 300	1966	
06	1 129	471 922	600	610 467	1 729	1 082 389	1967	
—	70	30 604	—	—	70	30 604	1962	Grèce ^e
—	109	57 440	—	—	109	57 440	1966	
..	..	..	..	..	..	..	1967	
—	..	..	—	—	86	21 400	1962 /	Irlande
—	86	21 857	—	—	86	21 857	1966 /	
—	86	21 857	—	—	86	21 857	1967 /	
10	1 004	253 965	421	378 860	1 425	632 825	1962	Italie : Ferrovie dello Stato (FS)
02	1 027	236 540	450	330 564	1 477	567 104	1966	
24	1 017	236 480	450	331 339	1 467	567 819	1967	
00	296	130 860	237	44 800	533	175 660	1962	Chemins de fer privés
..	..	..	..	..	..	..	1966	
..	..	..	..	..	..	..	1967	
00	28	6 016	—	—	28	6 016	1962	Luxembourg
00	28	6 016	—	—	28	6 016	1966	
00	28	6 016	—	—	28	6 016	1967	
70	127	79 020	386	516 880	513	595 900	1962	Pays-Bas
70	134	88 230	411	584 760	545	672 990	1966	
70	134	88 230	418	556 600	552	644 830	1967	
22	79	23 170	105	74 118	184	97 288	1962	Norvège
02	76	23 076	103	73 016	179	96 092	1966	
12	75	22 976	103	73 016	178	95 992	1967	

Voir notes à la page 59.

Railways : Locomotives and rail motor vehicles

Number and horse-power

Table 26 (concluded)

Country and system ^a	Year	STEAM LOCOMOTIVES LOCOMOTIVES À VAPEUR		DIESEL, ETC., LOCOMOTIVES LOCOMOTIVES DIESEL, ETC.			
		Number Nombre	Horse-power Puissance en CV	Total		Of which over 350 HP Dont, de plus de 350 CV	
				Number Nombre	Horse-power Puissance en CV	Number Nombre	Horse-power Puissance en CV
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Portugal ^g	1962	363	419 690	80	50 066	44	43 340
	1966	313	..	90	56 066	54	49 340
	1967	298	347 300	146	88 760	78	73 916
Spain : Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) (broad gauge)	1962	3 106	4 727 560	158	109 225	68	..
	1966	1 825	3 212 000	501	512 000	252	435 000
	1967	1 310	2 566 000	589	679 000	340	602 000
Other railways (narrow gauge)	1966	350	141 000	128	87 000	100	83 000
	1967	258	102 000	141	92 000	103	65 000
Sweden	1962	325	..	590	..	..	..
	1966	69	..	648	273 000	193	171 000
	1967	63	..	650	274 000	193	171 000
Switzerland : Schweizerische Bundesbahnen-Chemins de Fer Fédéraux (SBB-CFF)	1962	106	91 000	152	41 100	39	33 400
	1966	11	13 860	213	72 835	83	61 720
	1967	6	7 720	207	72 355	83	61 720
Berne-Lötschberg- Simplon Railways (BLS)	1962	1	1 200	6	500	—	—
	1966	—	—	10	943	—	—
	1967	—	—	9	843	—	—
Turkey	1962	883	1 410 485	67	45 930	67	45 930
	1966	860	1 365 391	107	131 930	107	131 930
	1967	857	1 364 766	106	129 980	106	129 980
United Kingdom : British Railways	1962	8 767	..	3 683	..	..	..
	1966	1 689	..	4 962	..	..	..
	1967	362	..	4 742	..	..	..
Ulster Transport Authority	1962 ^f	66	..	3	..	..	..
	1966 ^f	24	..	3	..	..	..
	1967 ^f	..	..	..	..	..	..
Western Germany	1962	6 259	9 466 273	2 646	1 069 127	1 295	929 388
	1966	3 366	5 505 410	3 621	1 900 202	1 991	1 649 643
	1967	2 500	..	..	..	..	..
Yugoslavia	1962	2 126	1 394 889	161	229 075	161	229 075
	1966	1 868	1 343 850	271	340 270	271	340 270
	1967	1 719	1 237 740	313	390 075	313	390 075
Total of above countries, excluding Czechoslovakia, Ireland, Sweden, United King- dom and private railways ^k	1962	21 712	30 623 000	7 664	3 727 000	3 954	3 306 000
	1966	13 201	19 130 000	11 055	7 015 000	6 363	6 278 000
	1967	10 600	15 280 000	11 600	7 560 000	6 800	6 760 000
United States of America . .	1962	51	..	28 154 ^h	..	..	..
	1966	25	..	27 517 ^h	..	..	..
	1967	21	..	27 460 ^h	..	..	..

^a Unless otherwise stated, the figures refer to the principal system in each country (see table 21).

^b Train sets incorporating more than one rail motor vehicle are counted as one vehicle.

^c Excluding unserviceable stored stock.

^d Including some steam rail motor vehicles.

^e In 1965 private railways were incorporated in the state system. Figures for 1962 are therefore not comparable with those for 1966.

^f Position at 31 March.

^g Including data for Sociedade Estoril (SE).

^h Number of units.

ⁱ Position at 30 September.

^j Number of units including trailers.

^k Including estimates for items shown as not available (..).

PAYS	RAIL MOTOR VEHICLES ^b						Année	Pays et réseau ^a
	AUTOMOTRICES ^b							
	Diesel, etc.		Electric Electriques		Total			
Power CV	Number Nombre	Total horse-power Puissance totale en CV	Number Nombre	Total horse-power Puissance totale en CV	Number Nombre	Total horse-power Puissance totale en CV		
	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)
..	86	..	59 ^a	..	145 ^a	..	1962	Portugal ^g
40	94 ^a	..	80 ^a	100 090 ^a	174 ^a	..	1966	
40	97	31 210	80	100 090	177	131 300	1967	
20	154	54 788	177	211 530	331	266 318	1962	Espagne : Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) (voies larges)
00	250	109 000	236	298 000	486	407 000 ^a	1966	
00	283	119 000	250	315 000	533	434 000	1967	
00	112 ^a	27 000 ^a	255 ^a	96 000 ^a	367 ^a	118 000	1966	Autres chemins de fer (voies étroites)
00	147	29 000	254	96 000	401	125 000	1967	
..	509	..	133	..	642	..	1962	Suède
00	427	83 000	130	65 000	557	148 000	1966	
00	404	78 000	133	71 000	537	149 000	1967	
00	3	3 760	117	160 200	120	163 960	1962	Suisse : Schweizerische Bun- desbahnen - Chemins de Fer Fédéraux (SBB-CFF)
50	3	3 760	204	422 040	207	425 800	1966	
00	3	3 760	208	441 080	211	444 840	1967	
15	—	—	26	29 900	26	29 900	1962	Chemins de fer Berne- Lötschberg-Simplon (BLS)
55	—	—	31	40 700	31	40 700	1966	
75	—	—	31	39 900	31	39 900	1967	
00	61	35 180	24	33 120	85	68 300	1962	Turquie
00	57	33 320	30	41 400	87	74 720	1966	
00	56	32 220	30	41 400	86	73 620	1967	
..	2 458 ^{a,h}	..	3 006 ^{a,h}	..	5 464 ^{a,h}	..	1962	Royaume-Uni : British Railways
..	2 419 ^{a,h}	..	3 019 ^{a,h}	..	5 438 ^{a,h}	..	1966	
..	2 369 ^h	..	3 062 ^h	..	5 431 ^h	..	1967	
..	161 ⁱ	..	—	—	161 ⁱ	..	1962 ⁱ	Ulster Transport Authority
..	169 ⁱ	..	—	—	169 ⁱ	..	1966 ⁱ	
..	..	..	..	..	..	..	1967 ⁱ	
9	1 047	207 564	392	355 802	1 439	563 366	1962	Allemagne occidentale
4	1 043	218 065	443	375 318	1 486	593 383	1966	
..	..	..	..	..	..	..	1967	
00	185	35 210	4	2 864	189	38 074	1962	Yougoslavie
00	252	46 200	28	38 858	280	85 058	1966	
00	262	50 640	26	36 258	288	86 898	1967	
00	4 592	1 318 000	2 671	2 765 000	7 263	4 083 000	1962	Ensemble des pays ci-dessus, sauf la Tchécoslovaquie, l'Irlande, la Suède, le Royaume-Uni et les chemins de fer privés ^k
00	4 864	1 534 000	3 092	3 392 000	7 956	4 926 000	1966	
00	4 900	1 575 000	3 250	3 520 000	8 150	5 095 000	1967	
..	..	..	..	..	..	..	1962	Etats-Unis d'Amérique
..	..	..	..	..	..	..	1966	
..	..	..	..	..	..	..	1967	

En outre, contrairement, les chiffres se réfèrent au réseau principal de chaque pays (voir tableau 21).

Les chemins de fer indéformables comportant plus d'une automotrice sont comptés comme une seule.

^a Y compris du matériel garé en mauvais état.

^b Y compris quelques automotrices à vapeur.

^c Les chemins de fer privés ont été incorporés dans le réseau d'Etat. Les chiffres de 1962 ne sont donc pas comparables avec celles de l'année 1966.

^d Situation au 31 mars.

^e Y compris les données pour la Sociedade Estoril (SE).

^f Nombre d'éléments.

^g Situation au 30 septembre.

^h Nombre d'éléments, y compris les remorques.

ⁱ Y compris des estimations de données indiquées comme non disponibles (...).

MOBILE EQUIPMENT

ÉQUIPEMENT MOBILE

Railways: Passenger carriages, vans and freight rolling stock

Chemins de fer: voitures à voyageurs, fourgons et matériel à marchandises

Table 27

Number and capacity

Effectif et capacité

Tableau 27

Country or system ^a	Year	FREIGHT ROLLING STOCK — MATÉRIEL A MARCHANDISES										Année	Pays ou réseau ^a		
		PASSENGER CARRIAGES VOITURES A VOYAGEURS		VANS FOURGONS		Railway administrations' wagons Wagons des administrations de chemin de fer				Private owners' wagons Wagons des particuliers				Total wagon stock Effectif total des wagons	
		Number Nombre	Capacity (thousand seats) Capacité (milliers de places assises)	Number Nombre	Capacity (thousand tons) Capacité (milliers de tonnes)	Number Nombre	Capacity (thousand tons) Capacité (milliers de tonnes)	Number Nombre	Capacity (thousand tons) Capacité (milliers de tonnes)	Number Nombre	Capacity (thousand tons) Capacité (milliers de tonnes)				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)			
Austria	1962	3 687	203	1 007	32 216	770	5 005	113	37 221	883	1962	Autriche			
	1966	4 087	223	1 039	33 213	785	5 036	122	38 249	907	1966				
	1967	4 155	228	1 038	33 888 ^b	812	3 981 ^b	118	37 869	930	1967				
Belgium	1962	3 789 ^a	..	857	62 990	1 453	7 128	217	70 118	1 670	1962	Belgique			
	1966	3 343	285	658	49 101	1 185	5 929	207	55 030	1 392	1966				
	1967	3 451	294	645	44 621	1 096	5 505	196	50 126	1 292	1967				
Czechoslovakia	1962	10 092	..	..	130 301	..	..	..	..	..	1962	Tchécoslovaquie			
	1966	10 541	..	2 789	137 482	..	..	..	..	..	1966				
	1967	9 728	..	2 666	136 429	..	..	..	..	..	1967				
Denmark : Danske Statsbaner (DSB)	1962	1 663	104	334	11 169	219 ^a	837	16	12 006	233	1962	Danemark : Danske Statsbaner (DSB)			
	1966	1 506	100	239	10 702	234	777	15	11 479	249	1966				
	1967	1 476	94	221	10 661	240	764	15	11 425	255	1967				
Private railways . . .	1962	424	21	109	1 326	18	..	..	..	..	1962	Chemins de fer privés			
	1966	358	17	81	774	11	..	..	..	..	1966				
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1967				
Finland	1962	1 241	78 ^a	303	23 422	423	874 ^a	20	24 296 ^a	443	1962	Finlande			
	1966	1 168	78	247	23 108	470	858	20	23 966	490	1966				
	1967	..	..	231	22 145	..	863	..	23 008	..	1967				
France	1962	15 338	1 032	7 870	292 200	6 830	66 100 ^a	1 710	358 300 ^a	8 540	1962	France			
	1966	15 835	1 073	6 881	282 800	6 940 ^a	77 519	2 110 ^a	360 300	8 870	1966				
	1967	15 829	..	6 539	265 611	6 560	76 619	2 080	342 230	8 640	1967				
Greece ^c	1962	300	19	119	5 952	121	—	—	5 952	121	1962	Grèce ^c			
	1966	468	29	169	8 503	172	7	..	8 510	173 [*]	1966				
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1967				
Ireland	1962 ^d	592	35	..	11 219	128	177	3	11 396	131	1962 ^d	Irlande			
	1966 ^d	544	32	227	10 123	119	170	2	10 293	121	1966 ^d				
	1967 ^d	534	31	220	10 065	121	170	2	10 235	123	1967 ^d				

Luxembourg	1962	169	12	78	3 072	75	481	20	3 553	95	1962	1966	1967
	1966	150	11	51	3 315	93	472	19	3 787	112	1966	1967	
	1967	135	11	25	3 269	94	511	20	3 780	114	1967		
Netherlands	1962	1 969	121	417	21 383	551	1 653	43	23 036	594	1962	1966	1967
	1966	1 932	118	218	20 691	553	1 381	38	22 072	591	1966	1967	
	1967	1 914	116	218	19 960	534	1 331	37	21 291	571	1967		
Norway	1962	1 282	71	193	10 725	182	398	7	11 143	189	1962	1966	1967
	1966	1 213	67	167	10 612	188	450	9	11 062	197	1966	1967	
	1967	1 191	66	156	10 377	187	457	9	10 834	196	1967		
Portugal ^e	1962	1 164	..	358	9 494	..	899	..	10 393	..	1962	1966	1967
	1966	1 185	..	326	8 722	..	905	..	9 627	..	1966	1967	
	1967	1 162	113	378	8 484	130	904	17	9 388	147	1967		
Spain	1962	3 825	290	2 559	64 546	1 101	12 879	270	77 425	1 371	1962	1966	1967
Red Nacional de los	1966	3 999	299	1 721	59 174	1 047	12 274	283	71 448	1 330	1966	1967	
Ferrocarriles Espa-	1967	3 848	294	1 572	56 911	1 027	12 005	299	68 916	1 326	1967		
ñoles (RENFE)													
(broad gauge)													
Other railways	1966	1 318	53	323	12 381	155	2 302	30	14 683	185	1966	1967	
(narrow gauge)	1967	1 318	54	313	12 208	153	2 247	29	14 455	182	1967		
Sweden	1962	3 492	202	974	49 711	1 210	4 631	117	54 342	1 327	1962	1966	1967
	1966	2 740	157	725	48 514	1 286	5 038	141	53 552	1 427	1966	1967	
	1967	2 642	154	628	48 335	1 298	5 274	147	53 609	1 445	1967		
Switzerland :	1962	3 636	242	662	24 881	528	4 936	113	29 817	641	1962	1966	1967
(SBB-CFF)	1966	3 616	250	644	25 731	557	6 701	192	32 432	749	1966	1967	
	1967	3 706	256	651	25 809	576	6 739	199	32 548	775	1967		
Bern-Lötschberg-	1962	169	13	42	381	6	3	—	384	6	1962	1966	1967
Simplon Railway	1966	164	13	42	361	6	3	0	364	6	1966	1967	
(BLS)	1967	159	13	42	361	6	3	0	364	6	1967		
Turkey	1962	1 476	84	398	15 941	330	1 458	..	17 399	..	1962	1966	1967
	1966	1 444	84	476	16 231	361	1 548	52	17 779	413	1966	1967	
	1967	1 464	85	472	16 487	377	1 320	..	17 807	..	1967		
United Kingdom :	1962	33 821	1 959	26 531	848 591	..	4 376/	..	852 967/	..	1962	1966	1967
British Railways	1966	22 492	1 323	17 333	541 534	..	4 183/	..	545 717/	..	1966	1967	
	1967	20 787	1 248	15 549	458 475	..	4 600/	..	463 075/	..	1967		
Ulster Transport	1962	345	23	87	4 027	..	..	..	..	..	1962	1966	1967
Authority	1966	283	19	66	1 147	..	..	..	..	..	1966	1967	
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1967		
Western Germany	1962	22 007	1 357	4 359	275 981	6 730	41 885	993	317 866	7 723	1962	1966	1967
	1966	22 381	1 439	3 351	283 193	7 788 ø	43 234	1 217	326 427	9 005	1966	1967	
	1967	..	..	..	275 000 *	..	..	..	..	..	1967		

Voit notes à la page 62.

See notes on page 62.

MOBILE EQUIPMENT

Railways: Passenger carriages, vans and freight rolling stock

Table 27 (concluded)

Number and capacity

ÉQUIPEMENT MOBILE

Chemins de fer: voitures à voyageurs, fourgons et matériel à marchandises

Effectif et capacité

Tableau 27 (fin)

Country or system ^a	Year	FREIGHT ROLLING STOCK — MATÉRIEL A MARCHANDISES										Année	Pays ou réseau ^a		
		PASSENGER CARRIAGES VOITURES A VOYAGEURS		VANS FOURGONS		Railway administrations' wagons Wagons des administrations de chemin de fer				Private owners' wagons Wagons des particuliers				Total wagon stock Effectif total des wagons	
		Number Nombre	Capacity (thousand seats) Capacité (milliers de places assises)	Number Nombre	Capacity (thousand tons) Capacité (milliers de tonnes)	Number Nombre	Capacity (thousand tons) Capacité (milliers de tonnes)	Number Nombre	Capacity (thousand tons) Capacité (milliers de tonnes)	Number Nombre	Capacity (thousand tons) Capacité (milliers de tonnes)				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)			
Yugoslavia.	1962	4 524	246	1 274	73 215	1 414	—	—	73 215	1 414	1962	Yougoslavie			
	1966	4 388	258	1 020	71 238	1 469	—	—	71 238	1 469	1966				
	1967	4 226	253	1 020	68 569	1 423	—	—	68 569	1 423	1967				
Totals of above coun- tries, excluding Czechoslovakia and private railways ^b	1962	114 038	7 190	51 480	1 955 100	..	163 800	..	2 118 900	..	1962	Totaux des pays ci-dessus, sauf la Tchécoslovaquie et les chemins de fer privés ^b			
	1966	102 729	6 650	38 310	1 626 400	..	178 700	..	1 805 100	..	1966				
	1967	101 000	6 500	35 900	1 508 300	..	176 400	..	1 684 700	..	1967				
United States of America	1962	14 267	..	..	1 550 067	79 128	303 000	..	..	..	1962	Etats-Unis d'Amérique			
	1966	10 623	..	..	1 488 115	82 954	338 000	..	..	..	1966				
	1967	9 903	..	..	1 477 166	85 149	..	..	..	..	1967				

^a Unless otherwise stated, the figures refer to the principal system in each country (see table 21).
^b 769 wagons were taken over by ÖBB from private owners in 1967.

^c In 1965 private railways were incorporated in the State system. Figures for 1962 are therefore not comparable with those for 1966.

^d Position at 31 March.

^e Including data for Sociedade Estoril (SE).

^f Excluding privately owned tank wagons.

^g Capacity based on UIC maximum load category B in 1962 and on category C in 1966. These categories relate to the weights which tracks can carry and are determined in relation to maximum weight per axle and per linear metre. Category B is based on a maximum axle weight of 18 tons and category C on a weight of 20 tons; the maximum permissible load of a normal two-axled wagon under category C will thus be 4 tons greater than under category B.

^h Including estimates for items shown as not available (..).

^a Sauf indication contraire, les chiffres se réfèrent au réseau principal de chaque pays (voir tableau 21).

^b En 1967, 769 wagons de particuliers ont été transférés aux ÖBB.

^c En 1965, les chemins de fer privés ont été incorporés dans le réseau d'Etat. Les données de 1962 ne sont donc pas comparables avec celles de l'année 1966.

^d Situation au 31 mars.

^e Y compris les données pour la Sociedade Estoril (SE).

^f Non compris les wagons-citernes privés.

^g Capacité d'après les catégories de charge maximale de l'UIC, B en 1962 et C en 1966. Ces catégories se rapportent aux charges que les wagons peuvent transporter et sont fixées par rapport au poids maximal par essieu et par mètre courant. La catégorie B se réfère à un poids maximal par essieu de 18 tonnes, la catégorie C à un poids maximal de 20 tonnes. La charge maximale permise sur un wagon courant à deux essieux de la catégorie C est donc de 4 tonnes plus élevée que sur un wagon de la catégorie B.

^h Y compris des estimations de données indiquées comme non disponibles (..).

EMPLOYMENT

EMPLOI

Total staff employed on railways at end of year

Total du personnel des chemins de fer à la fin de l'année

Table 28

Tableau 28

Country and system ^a	1962	1966	1967	1967		Pays et réseau ^a
	Thousands — Milliers			Increase or decrease on Augmentation ou diminution par rapport à		
				1962	1966	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
				%	%	
Austria	75.1	71.8	72.0	- 4.2	+ 0.3	Autriche
Belgium ^b	63.7	57.8	56.1	- 11.9	- 2.9	Belgique ^b
Bulgaria ^b	..	51.7	52.6	..	+ 1.8	Bulgarie ^b
Czechoslovakia ^{b,c}	173.8	181.8	187.6	+ 7.9	+ 3.2	Tchécoslovaquie ^{b,c}
Denmark	26.2	24.5	23.7	- 9.6	- 3.4	Danemark
Eastern Germany ^b	248.5 ^d	277.8	274.4	..	- 1.2	Allemagne orientale ^b
Finland	28.6 ^e	27.5 ^e	26.7 ^e	- 6.6 ^e	- 2.9 ^e	Finlande
France ^c	348.5	348.9	336.7	- 3.4	- 3.5	France ^c
Greece ^e	8.2	12.8	12.6 ^e	..	- 1.5 ^e	Grèce ^e
Hungary	135.3	134.4	131.8	- 2.6	- 1.9	Hongrie
Ireland ^f	12.2	9.9	9.8 ^e	- 2.0 ^e	- 1.6 ^e	Irlande ^f
Italy: Ferrovie dello Stato (FS)	167.3	186.5	177.6	+ 6.1	- 4.8	Italie : Ferrovie dello Stato (FS)
Private railways	15.9	..	..	..	..	Chemins de fer privés
Luxembourg	4.8	4.6	4.5	- 7.8	- 2.7	Luxembourg
Netherlands	29.8	27.8	26.7	- 10.3	- 4.0	Pays-Bas
Norway	22.3	19.9	19.6	- 11.8	- 1.5	Norvège
Poland ^{b,g}	334.4	345.5	343.4	+ 2.7	- 0.6	Pologne ^{b,g}
Portugal	25.4	27.7	28.3 ^e	+ 11.8 ^e	+ 2.2 ^e	Portugal
Romania ^b	142.8	159.4	163.6	+ 14.6	+ 2.6	Roumanie ^b
Spain	125.6	109.8	107.9	- 14.1	- 1.7	Espagne
Sweden	54.2	47.6 ^e	46.6	- 13.9	- 2.1	Suède
Switzerland: SBB-CFF ^b	41.1	42.6	42.0	+ 2.3	- 1.3	Suisse : SBB-CFF ^b
Berne-Lötschberg-Simplon Railway ^b	1.9	2.0	2.0	+ 3.4	- 1.5	Chemin de fer Berne-Lötschberg-Simplon ^b
Turkey ^c	57.7	65.7	66.5	+ 15.2	+ 1.2	Turquie ^c
USSR ^{b,g}	1 972	1977	..	..	..	URSS ^{b,g}
United Kingdom: British Railways	476.5	338.7 ^e	318.1	- 33.3	- 6.1	Royaume-Uni : British Railways
Western Germany	460.2	448.5	409.6	- 11.0	- 8.7	Allemagne occidentale
Yugoslavia	125.1	127.5	123.0 ^e	- 1.7 ^e	- 3.5 ^e	Yougoslavie
TOTALS OF ABOVE SYSTEMS excluding Bulgaria, USSR and private railways ^h	3 187	3 099	3 000 ^e	- 5.9 ^e	- 3.2 ^e	TOTAUX DES RÉSEAUX CI-DESSUS, sauf la Bulgarie, l'URSS et les chemins de fer privés ^h
TOTALS OF ABOVE SYSTEMS including USSR, but excluding Bulgaria and private railways ^h	5 165	5 076	..	..	..	TOTAUX DES RÉSEAUX CI-DESSUS, y compris l'URSS, et non compris la Bulgarie et les chemins de fer privés ^h
United States of America	700.1	630.9	610.2	- 12.8	- 3.3	Etats-Unis d'Amérique

Unless otherwise stated the figures refer to the principal system in each country.
Annual average.

Including staff employed in road traffic and auxiliary services.

Including staff employed in repair shops.

In 1965, railways previously classified as "private" were incorporated in the principal system.

One week in March.

Only staff engaged in transport operations.

Including estimates for items shown as not available (...).

^a Sauf indication contraire, les chiffres se réfèrent au réseau principal de chaque pays.

^b Moyenne annuelle.

^c Y compris le personnel affecté au trafic routier et aux services auxiliaires.

^d Non compris le personnel des ateliers de réparation.

^e En 1965 les chemins de fer classés jusqu'alors sous la rubrique « privés » sont incorporés dans le réseau d'Etat.

^f Une semaine en mars.

^g Seulement le personnel affecté aux opérations de transport.

^h Y compris des estimations pour les données indiquées comme non disponibles (...).

MOBILE EQUIPMENT — Road transport

Passenger vehicles

NOTE: The percentages given in parentheses indicate what proportion of the total number of vehicles of a particular category consists of new vehicles registered during the year ending on the date to which the statistics relate. Absence of a percentage figure implies that no data are available on the number of new vehicles.

ÉQUIPEMENT MOBILE — Transports routiers

Véhicules servant au transport de voyageurs

NOTE: Les pourcentages donnés entre parenthèses indiquent la proportion de l'effectif total des véhicules d'une catégorie donnée que représentent les véhicules neufs immatriculés pendant l'année se terminant à la date à laquelle se rapporte la statistique. Lorsque le nombre de véhicules neufs n'est pas connu, aucun chiffre de pourcentage n'est indiqué.

Table 29

Tableau 29

Country ^a	Year	Cycles with auxiliary engine not exceeding 50 cm ³	Motor-cycles and cycles with aux. engine exceeding 50 cm ³	Private cars (incl. taxis)	MOTOR-COACHES AND BUSES — AUTOCARS ET AUTOBUS				Année	Pays ^a		
					Cycles à moteur auxiliaire d'une cylindrée max. de 50 cm ³	Motocycles et cycles à moteur auxiliaire d'une cylindrée supérieure à 50 cm ³	Voitures privées (taxis compris)	Number — Nombre				
								Up to 32 seats Jusqu'à 32 places assises			Over 32 seats Plus de 32 places assises	Total
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)		
Austria (31 December)	1962	439 769	267 205 (2 %)	556 757 (15 %)	1 612	3 487	5 099 (7 %)	171	1962	Autriche (31 décembre)		
	1966	496 423	180 834 (1 %)	881 842 (14 %)	1 643	4 488	6 131 (6 %)	200	1966			
	1967	496 579	159 840 (1 %)	964 929 (13 %)	1 600	4 691	6 291 (5 %)	206	1967			
Belgium (1 August)	1962	446 484 ^b	199 290 (5 %)	914 565 (16 %)	..	..	6 281 (11 %)	..	1962	Belgique (1 ^{er} août)		
	1966	394 064 ^b	97 500 *	1 435 767 (17 %)	..	..	7 294 (18 %)	..	1966			
	1967	379 024 ^b	79 610 *	..	..	..	..	..	1967			
Cyprus (31 December)	1962	—	10 063 ^c	32 852 (13 %)	..	..	.. ^d	..	1962	Chypre (31 décembre)		
	1966	—	10 661 ^c	35 045 ^c	..	..	.. ^d	..	1966			
	1967	—	11 293 ^c	37 330 ^c	..	..	.. ^d	..	1967			
Denmark (31 December)	1962	385 000	109 815 (7 %)	547 841 (18 %)	1 468	2 095	3 563 (8 %)	123	1962	Danemark (31 décembre)		
	1966	398 000 ^a	75 637 (4 %)	813 136 (12 %)	1 298	2 895	4 193 (13 %)	161	1966			
	1967	400 000	65 382 (4 %)	887 950 (11 %)	1 271	3 087	4 358 (10 %)	172	1967			
Eastern Germany.	1962	807 051	1 073 362	445 836	..	..	10 377	..	1962	Allemagne orientale		
	1966	1 205 807	1 239 119	721 031	..	..	12 586	..	1966			
	1967	1 284 736	1 284 903	826 991	..	..	13 255	..	1967			
Finland (31 December)	1962	..	108 597	259 211	..	..	6 575	..	1962	Finlande (31 décembre)		
	1966	300 000	73 867 (8 %)	505 927 (16 %)	1 858	5 248	7 104 (9 %)	245	1966			
	1967	..	56 000 *	551 198	..	..	7 370 *	..	1967			
France (31 December)	1962	4 400 000 (24 %)	590 000 (2 %)	7 008 000 (13 %)	..	..	40 200 (7 %)	1 364	1962	France (31 décembre)		
	1966	5 000 000	220 000 (6 %)	10 400 000 (12 %)	17 655	32 114	49 769 (7 %)	..	1966			
	1967	4 800 000	..	11 200 000 (11 %)	18 684	33 680	52 364 (7 %)	1 635	1967			
Greece (31 December)	1962	—	37 498	56 893	..	..	7 480	..	1962	Grèce (31 décembre)		
	1966	—	53 865 ^a	122 479 ^a	..	..	8 980 ^a	..	1966			
	1967	—	58 365	145 515	..	..	9 499	..	1967			
Hungary	1962	—	—	—	—	—	—	—	1962			

Ireland (10 August)	1962 1966 1967	48 268 47 091 45 668	— — —	210 989 299 934 318 568	(15 %) (13 %)	.. 84 79	.. 1 552 1 698	1 478 1 636 1 777	(5 %) (4 %)	.. .. ..	1962 1966 1967
Italy (31 December)	1962 1966 1967	2 714 487 1 706 347 ^a 1 550 000	— — —	3 006 839 6 356 578 ^a 7 370 000	— — —	.. .. ..	.. .. ..	27 894 32 699 ..	— — —	.. .. ..	1962 1966 1967
Luxembourg (31 December)	1962 1966 1967	.. .. ..	10 306 6 521 6 172	45 502 67 370 72 827	(13 %) (13 %) (12 %)	.. .. ..	.. .. ..	393 476 514	(7 %) (8 %) (8 %)	.. .. ..	1962 1966 1967
Netherlands (1 August)	1962 1966 1967	.. 1 578 000 ..	162 517 129 261 118 000	729 651 1 502 226 1 725 000	(17 %) (15 %)	1 639 1 353 1 250	7 683 8 282 8 500	9 322 9 635 9 750	(7 %)	.. .. ..	1962 1966 1967
Norway (31 December)	1962 1966 1967	111 529 128 758 128 329	76 988 54 157 49 018	321 767 515 879 569 199	(13 %) (13 %) (13 %)	.. .. ..	.. .. ..	5 834 6 627 6 927	(9 %) (9 %)	.. .. ..	1962 1966 1967
Poland (31 December)	1962 1966 1967	.. .. ..	1 038 400 1 540 018 1 597 940	161 983 289 411 331 893	(13 %) (14 %)	.. 4 087 5 698	.. 21 559 21 666	14 321 25 646 27 364	(13 %) (18 %)	.. .. ..	1962 1966 1967
Portugal (31 December)	1962 1966 1967	.. .. ..	35 661 45 215 ..	176 636 ^a 321 204 ^a ..	— — —	.. .. ..	.. .. ..	3 926 ^e 4 241 ^e ..	— — —	.. .. ..	1962 1966 1967
Spain (31 December)	1962 1966 1967	.. .. ..	803 264 1 212 496 1 269 062	440 611 1 052 506 1 334 837	(8 %) (4 %)	.. .. ..	.. .. ..	14 472 22 833 25 182	(12 %) (11 %)	.. .. ..	1962 1966 1967
Sweden (31 December)	1962 1966 1967	.. .. ..	126 039 51 401 47 725	1 424 478 ^a 1 884 917 ^a 1 966 600	(2 %) (4 %) (5 %)	.. 2 743 3 383	.. 6 898 7 679	8 727 ^a 10 110 ^a 11 062 ^a	— — —	.. .. ..	1962 1966 1967
Switzerland (30 September)	1962 1966 1967	253 000 422 289 462 928	127 232 91 514 84 646	630 357 918 943 979 267	(18 %) (14 %) (14 %)	.. .. ..	.. .. ..	3 459 ^a 4 265 4 483	(7 %) (10 %) (7 %)	.. .. ..	1962 1966 1967
Turkey (31 December)	1962 1966 1967	.. .. ..	12 816 .. 50 000	60 731 90 200 110 000	— — —	.. .. ..	.. .. ..	16 437 .. 30 000	— — —	.. .. ..	1962 1966 1967
United Kingdom : Great Britain (third quarter)	1962 1966 1967	397 100 465 000 ^a 490 000	10 % (10 %) (9 %)	1 461 000 1 028 000 ^a 884 000	(5 %)	7 100 7 300 6 000	69 900 74 100 75 800	77 000 81 400 81 800	— — —	.. .. ..	1962 1966 1967

See notes on page 66.

Voit notes à la page 66.

MOBILE EQUIPMENT — Road transport

Passenger vehicles

NOTE: The percentages given in parentheses indicate what proportion of the total number of vehicles of a particular category consists of new vehicles registered during the year ending on the date to which the statistics relate. Absence of a percentage figure implies that no data are available on the number of new vehicles.

Table 29 (concluded)

Country ^a	Year	Cycles with auxiliary engine not exceeding 50 cm ³	Cycles à moteur auxiliaire d'une cylindrée supé- rieure à 50 cm ³	Motor-cycles and cycles with aux. engine exceeding 50 cm ³	Private cars (incl. taxis)	Voitures privées (taxis compris)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)		
United Kingdom : (Continued)						
Northern Ireland (third quarter)	1962	—	31 740	(6 %)	—	150 670 (10 %)
	1966	—	23 177	—	—	234 054
	1967	—	—	—	—	..
Western Germany (1 July)	1962	1 619 818	1 474 362	(2 %)	6 134 252	(19 %)
	1966 ^g	1 098 456	551 567	(1 %)	10 302 080	(15 %)
	1967 ^h	1 054 407	394 327	(1 %)	11 015 813	(12 %)
Yugoslavia (31 December)	1962 ^h	..	91 005	97 942	253 344 ■	(25 %)
	1966	..	112 318 ■	(9 %)	355 875	
	1967	..	112 920			
All above countries ⁱ	1962	..	..	30 057 000		
	1966	..	..	48 647 000		
	1967	..	..	53 715 000		
United States of America	1962	—	660 400	65 928 500		
	1966	—	1 753 178	78 353 500		
	1967	—	..	..		

^a The date in the year to which the figures apply is shown in parentheses under the name of the country concerned. Absence of a date indicates lack of information.

^b Position at 31 December.

^c Excluding vehicles whose circulation licence was not renewed.

^d Included under the heading "lorries" (see Table 30).

^e Continent only.

^f Including vehicles of unstated capacity.

^g Including West Berlin. In 1966 its share in the total number of cycles with auxiliary engine was 1.1%, of motor-cycles 1.5%, of private cars 3.1% and of buses 4.8%.

^h Position at 30 September.

ⁱ Including estimates for items shown as not available (...).

ÉQUIPEMENT MOBILE — Transports routiers

Véhicules servant au transport de voyageurs

NOTE: Les pourcentages donnés entre parenthèses indiquent la proportion de l'effectif total des véhicules d'une catégorie donnée que représentent les véhicules neufs immatriculés pendant l'année se terminant à la date à laquelle se rapporte la statistique. Lorsque le nombre de véhicules neufs n'est pas connu, aucun chiffre de pourcentage n'est indiqué.

Tableau 29 (fin)

MOTOR-COACHES AND BUSES — AUTOCARS ET AUTOBUS							Année	Pays a
Number — Nombre				Total	Seating capacity (thousands) Nombre de places assises (milliers)			
Up to 32 seats Jusqu'à 32 places assises	Over 32 seats Plus de 32 places assises							
(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)			
Royaume-Uni: (Suite)								
..	..	1 685 (7 %)	..	1962	Royaume-Uni: (Suite)			
..	..	1 678	..	1966	Irlande du Nord (3 ^e trimestre)			
..	..	..	..	1967				
7 439	27 096	34 535 (9 %)	1 355	1962	Allemagne occiden- tale (1 ^{er} juillet)			
7 740	31 538	39 278 (10 %)	1 645	1966 ^g				
7 803	32 135	39 938 (9 %)	1 678	1967 ^h				
..	..	6 143	..	1962 ^h	Yougoslavie (31 décembre)			
4 367	5 469	9 836 (17 %)	332	1966				
4 987	6 246	11 233	368	1967				
Ensemble des pays ci-dessus i								
..	..	..	..	1962	Ensemble des pays ci-dessus i			
..	..	..	..	1966				
..	..	..	..	1967				
Etats-Unis d'Amérique								
..	..	285 219	..	1962	Etats-Unis d'Amérique			
..	..	322 170	..	1966				
..	..	..	..	1967				

^a La date indiquée entre parenthèses au-dessous du nom du pays est celle à laquelle les chiffres se réfèrent. Lorsque cette date n'a pas été communiquée au Secrétariat, rien n'est indiqué.

^b Situation au 31 décembre.

^c Non compris les véhicules dont le permis de circulation n'a pas été renouvelé.

^d Compris dans la rubrique « camions » (voir tableau 30).

^e Continent seulement.

^f Y compris les véhicules dont la capacité n'est pas précisée.

^g Y compris Berlin-Ouest. En 1966 cette ville avait 1.1 % du nombre total des cycles à moteur auxiliaires, 1.5 % des motocycles, 3.1 % des voitures privées et 4.8 % des autobus.

^h Situation au 30 septembre.

ⁱ Y compris des estimations des données données indiquées comme non disponibles (...).

NOTE: The percentages given in parentheses indicate what proportion of the total number of lorries consists of new vehicles registered during the year ending on the date to which the statistics relate. Absence of a percentage figure implies that no data are available on the number of new vehicles.

NOTE: Les pourcentages donnés entre parenthèses indiquent la proportion de l'effectif total des camions d'une catégorie donnée que représentent les véhicules neufs immatriculés pendant l'année se terminant à la date à laquelle se rapporte la statistique. Lorsque le nombre de véhicules neufs n'est pas connu, aucun chiffre de pourcentage n'est indiqué.

Country <i>a</i>	Year	Number of lorries <i>b</i> — Nombre de camions <i>b</i>			(5)	(6)	Carrying capacity of lorries, trailers and semi-trailers (<i>thousand tons</i>) Capacité de charge des camions, remorques et semi-remorques (<i>milliers de tonnes</i>)	Année	Pays <i>a</i>
		Operated for hire or reward Utilisés pour compte d'autrui		Total					
		Operated on own account Utilisés pour compte propre							
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	
Austria (31 December)	1962	14 184 <i>e</i>	69 248 <i>e</i>	83 432 <i>e</i> (11 %)	62 191	430	1962	Autriche (31 décembre)	
	1966	15 547 <i>e</i>	85 494 <i>e</i>	101 041 <i>e</i> (11 %)	72 349	627	1966		
	1967	16 134 <i>e</i>	87 885 <i>e</i>	104 019 <i>e</i> (9 %)	74 910	654	1967		
Belgium (31 December)	1962	..	..	180 000 *	..	..	1962	Belgique (31 décembre)	
	1966	..	..	210 000 *	19 529	715	1966		
	1967	..	..	215 000 *	..	..	1967		
Cyprus (31 December)	1962	..	..	11 037 <i>d</i>	..	..	1962	Chypre (31 décembre)	
	1966	..	..	12 738 <i>d e</i>	..	..	1966		
	1967	..	..	12 795 <i>d e</i>	..	..	1967		
Czechoslovakia	1966	21 277	69 482	90 759 (9 %)	24 413	..	1966	Tchécoslovaquie	
	1967	21 316	73 611	94 927 (9 %)	26 290	..	1967		
Denmark (31 December)	1962	..	..	200 959 <i>e</i> (17 %)	19 945	377	1962	Danemark (31 décembre)	
	1966	..	..	242 612 <i>e</i> (13 %)	24 166	463	1966		
	1967	..	..	249 405 <i>e</i> (12 %)	25 597	483	1967		
Eastern Germany	1962	..	..	118 421 <i>e</i>	168 011	..	1962	Allemagne orientale	
	1966	..	..	172 564 <i>e f</i>	241 834	..	1966		
	1967	..	..	182 757 <i>e f</i>	..	..	1967		
Finland (31 December)	1962	..	..	83 948 <i>e f</i>	..	..	1962	Finlande (31 décembre)	
	1966	23 647 <i>e</i>	61 588 <i>e</i>	85 235 <i>e</i> (20 %)	10 780	389	1966		
	1967	..	..	92 922 <i>e</i> (22 %)	..	..	1967		
France (31 December)	1962	122 970 <i>f</i>	1 659 880 <i>f</i>	1 782 850 <i>f</i> (7 %)	215 135	4 039	1962	France (31 décembre)	
	1966	..	..	2 251 575 <i>f</i> (6 %)	315 963	5 330	1966		
	1967	174 508 <i>f</i>	2 186 138 <i>f</i>	2 360 646 <i>f</i> (6 %)	350 477	5 684	1967		

See notes on page 69.

Voir notes à la page 69.

MOBILE EQUIPMENT — Road transport

ÉQUIPEMENT MOBILE — Transports routiers

Goods vehicles

Véhicules servant au transport de marchandises

Table 30 (concluded) Tableau 30 (fin)

Country <i>a</i>	Year	Number of lorries <i>b</i> — Nombre de camions <i>b</i>			Number of goods trailers and semi-trailers Nombre de remorques et semi-remorques à marchandises	Carrying capacity of lorries, trailers and semi-trailers (thousand tons) Capacité de charge des camions, remorques et semi-remorques (milliers de tonnes)	Année	Pays <i>a</i>
		Operated for hire or reward Utilisés pour compte d'autrui	Operated on own account Utilisés pour compte propre	Total				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
Greece (31 December)	1962	13 735	30 597	44 332	..	..	1962	Grèce (31 décembre)
	1966	14 795 ^a	57 587 ^a	72 382 ^a	..	..	1966	
	1967	16 961	64 250	81 211	..	..	1967	
Iceland (31 December)	1962	..	..	6 275	..	..	1962	Islande (31 décembre)
	1966	..	..	6 297	..	..	1966	
	1967	..	..	6 126	..	..	1967	
Ireland (10 August)	1962	..	..	45 532	..	..	1962	Irlande (10 août)
	1966	5 768 ^e	40 740 ^e	47 329 (13 %)	..	..	1966	
	1967	5 880 ^e	39 695 ^e	46 409	..	..	1967	
Italy (31 December)	1962	159 979	614 362	774 341	48 501	1 951	1962	Italie (31 décembre)
	1966	171 653	821 089	992 742	57 983	2 572	1966	
	1967	175 466	882 316	1 057 782 (9 %)	61 983	2 783	1967	
Luxembourg	1962	..	..	9 621	..	..	1962	Luxembourg
	1966	..	..	10 961	..	..	1966	
	1967	..	..	11 278	..	..	1967	
Netherlands (1 August)	1962	..	..	176 253	22 436	606	1962	Pays-Bas (1 ^{er} août)
	1966	..	..	244 389 (14 %)	33 359	923	1966	
	1967	..	..	265 000	36 000	1 000	1967	
Norway (31 December)	1962	..	..	117 457 ^a	9 887 ^a	..	1962	Norvège (31 décembre)
	1966	..	..	130 445	17 880	..	1966	
	1967	..	..	132 926	21 261	..	1967	
Poland (31 December)	1962	..	..	159 577	116 870	..	1962	Pologne (31 décembre)
	1966	..	..	204 250	200 943	1 282	1966	
	1967	83 258 ^e	129 411 ^e	212 669 ^e	225 050	1 433	1967	
Portugal (31 December)	1962	..	..	68 992 ^{e g h}	8 058 ^g	..	1962	Portugal (31 décembre)
	1966	..	..	99 195 ^{e g h}	15 138 ^g	..	1966	
	1967	..	..	..	..	..	1967	

Switzerland (31 December)	1962 1966 1967	.. .. ..	.. .. ..	107 705 ^h 181 447 ^h 199 771 ^h	20 % (14 %) (14 %)	30 739 42 448 45 216	266 425 454	Suisse (31 décembre)	1962 1966 1967
Turkey (31 December)	1962 1966 1967	.. .. ..	.. .. ..	73 323 ^e .. 110 000 ^e	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	Turquie (31 décembre)	1962 1966 1967
United Kingdom : Great Britain (third quarter)	1962 1966 1967	192 000 235 000 243 000	1 332 500 1 447 000 1 496 000	1 524 500 1 682 000 1 739 000	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	Royaume-Uni : Grande-Bretagne (3 ^e trimestre)	1962 1966 1967
Northern Ireland (third quarter)	1962 1966 1967	.. .. ..	.. .. ..	41 240 42 625 ..	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	Irlande du Nord (3 ^e trimestre)	1962 1966 1967
Western Germany (1 July)	1962 1966† 1967†	137 266 ^g 181 307 174 754	645 574 ^g 838 111 840 279	782 840 ⁱ 1 019 418 1 015 033	(14 %) (13 %) (11 %)	155 878 237 535 ^j 235 063 ^j	2 971 4 426 ^j 4 438 ^j	Allemagne occidentale (1 ^{er} juillet)	1962 1966† 1967†
Yugoslavia (30 September)	1962 1966 1967	.. 9 690 ^a 10 118	.. 81 699 ^a 99 014	53 590 91 389 109 112	.. .. ..	19 178 27 603 ^a 31 709	.. 459 ^a 646	Yugoslavie (30 septembre)	1962 1966 1967
All above countries ^k	1962 1966 1967	.. .. ..	.. .. ..	6 850 000 8 668 000 9 150 000	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	Ensemble des pays ci-dessus ^k	1962 1966 1967
United States of America	1962 1966 1967	.. .. ..	.. .. ..	12 809 150 15 516 895 ..	.. .. ..	5 308 897 6 664 185 ..	.. .. ..	Etats-Unis d'Amérique	1962 1966 1967

^a The date in the year to which the figures apply is shown in parentheses under the name of the country concerned. Absence of a date indicates lack of information.

^b Including tractors used for the haulage of goods vehicles on public roads.

^c Excluding tractors.

^d Including motor-coaches and buses.

^e Excluding vehicles whose circulation licence was not renewed.

^f Including special vehicles.

^g Continent only.

^h Including vehicles used for both goods and passengers (Portugal : 1962 : 16 653 ; 1966 : 37 570 ; Switzerland : 1962 : 37 007 ; 1966 : 87 840 ; 1967 : 102 119).

ⁱ Including dust carts and some other special vehicles.

^j Excluding two-wheeled trailers.

^k Including estimates for items shown as not available (.,.).

^a La date de l'année indiquée entre parenthèses au-dessous du nom du pays est celle à laquelle les chiffres se réfèrent. Lorsque cette date n'a pas été communiquée au Secrétariat, rien n'est indiqué.

^b Y compris les tracteurs utilisés pour la remorque des véhicules à marchandises sur la voie publique.

^c Non compris les tracteurs.

^d Y compris les autocars et les autobus.

^e Non compris les véhicules dont le permis de circulation n'a pas été renouvelé.

^f Y compris les véhicules spéciaux.

^g Continent seulement.

^h Y compris les véhicules utilisés pour les marchandises et pour les passagers (limousines commerciales) (Portugal : 1962 : 16 653 ; 1966 : 37 570 ; Suisse : 1962 : 37 007 ; 1966 : 87 840 ; 1967 : 102 119).

ⁱ Y compris les benches à ordures et quelques autres catégories de véhicules spéciaux.

^j Non compris remorques à deux roues.

^k Y compris des estimations des données indiquées comme non disponibles (.,.).

MOBILE EQUIPMENT — Road transport
Number of lorries classified by load capacity groups

ÉQUIPEMENT MOBILE — Transports routiers
Effectifs de camions répartis par classes de charge utile

Table 31

Tableau 31

Country	Category of transport operated	Year	Load capacity group — Classe de charge utile							Tractors Tracteurs	Total	Année	Catégorie de transport	Pays
			Up to 1 000 kg Jusqu'à 1 000 kg	1 001-3 000 kg	3 001-4 999 kg	5 000-6 999 kg	7 000-9 999 kg	10 000 kg and over 10 000 kg et plus						
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	
Austria	Total	1962	30 791 ^a	19 315 ^b	18 908 ^c	10 798	3 404	111	..	83 432 ^d	1962	Total	Autriche	
	of which on own account		30 287 ^a	17 837 ^b	13 560 ^c	5 919	1 517	32	..	69 248 ^d		dont pour compte propre		
	Total	1966	32 917 ^a	26 491 ^b	17 887 ^c	11 414	11 910	422	..	101 041	1966	Total		
	of which on own account		32 476 ^a	25 367 ^b	14 196 ^c	7 847	5 390	218	..	85 494		dont pour compte propre		
	Total	1967	32 477	28 656	17 232	11 549	13 526	579	..	104 019	1967	Total		
	of which on own account		32 034	27 524	13 854	8 079	6 103	291	..	87 885		dont pour compte propre		
Belgium	Total	1966	60 269 ^a	50 468 ^b	24 574 ^c	22 264	9 213	5 225	..	172 013	1966	Total	Belgique	
	of which on own account		60 075 ^a	48 920 ^b	21 742 ^c	17 603	6 490	3 565	..	158 395		dont pour compte propre		
	Total	1967	..	..	..	..	..	..	..	..	1967	Total		
	of which on own account		..	..	..	..	..	..	..	..		dont pour compte propre		
Denmark	Total	1962	144 485	22 380	13 016 ^e	18 588 ^f	2 166 ^g	324 ^h	..	200 959	1962	Total	Danemark	
	Total	1966	165 337	39 181	10 791 ^e	23 089 ^f	3 329 ^g	885 ^h	..	242 612	1966	Total		
	Total	1967	166 556	44 364	10 439 ^e	23 146 ^f	3 606 ^g	1 294 ^h	..	249 405	1967	Total		
Finland	Total	1962	29 994 ^a	11 501 ^{a-b}	17 929 ^c	20 054 ^a	— 1 438	—	..	81 016 ^{a-d}	1962	Total	Finlande	
	Total	1966	30 004	18 550	8 347	22 808	5 095	365	..	85 235 ^d	1966	Total		
	of which on own account		29 652	17 090	6 274	7 490	902	124	..	61 588 ^d		dont pour compte propre		
	Total	1967	..	..	..	..	..	..	..	..	1967	Total		
	of which on own account		..	..	..	..	..	..	..	..		dont pour compte propre		
France	Total	1962	856 620 ^a	600 675 ^b	90 630 ^c	101 605 ^f	44 915 ^k	57 090 ^l	31 315	1 782 850	1962	Total	France	
	of which on own account		844 165 ^a	567 990 ^b	77 925 ^c	84 400 ^f	33 585 ^k	33 425 ^l	18 390	1 659 880		dont pour compte propre		
	Total	1966	1 105 029 ^a	725 140 ^b	103 360 ^c	121 418 ^f	54 951 ^k	93 644 ^l	48 033	2 251 575	1966	Total		
	of which on own account		1 087 300 ^{a*}	684 500 ^{b*}	88 400 ^{c*}	101 000 ^{f*}	42 100 ^{k*}	54 700 ^{l*}	..	..		dont pour compte propre		
	Total	1967	1 156 207 ^a	760 169 ^b	106 233 ^c	125 067 ^f	57 252 ^k	101 500 ^l	..	..		Total		

Italy	of which on own account	1962	460 312	149 850	67 630	25 502	62 939	4 219	3 889	774 341	1962	Total dont pour compte propre
Italy	Total	1962	460 312	149 850	67 630	25 502	62 939	4 219	3 889	774 341	1962	Total dont pour compte propre
	of which on own account	1966	435 174	108 614	33 064	9 750	23 744	1 522	2 494	614 362	1966	Total dont pour compte propre
	Total	1966	385 251	382 721	91 135	35 798	80 381	9 516	7 940	992 742	1966	Total dont pour compte propre
Luxembourg	of which on own account	1967	375 118	328 374	49 543	18 229	39 325	5 343	5 157	821 089	1967	Total dont pour compte propre
	Total	1967	401 884	420 588	95 630	37 783	82 690	10 117	9 090	1 057 782	1967	Total dont pour compte propre
	of which on own account		390 827	365 515	53 471	19 822	41 025	5 733	5 923	882 316		Total dont pour compte propre
Luxembourg	Total	1966	4 865 ^a	2 373 ^b	1 260 ^c	1 061	524	476	402	10 961	1966	Total
	Total	1967	4 971 ^a	2 563 ^b	1 240 ^c	1 050	532	514	408	11 278	1967	Total
Netherlands	Total	1962	85 767 ^a	35 617 ^b	13 536 ^c	25 189	7 828	1 729	6 585	176 253	1962	Total
	Total	1966	91 862 ^a	80 971 ^b	15 132 ^c	27 753	15 830	3 881	8 960	244 389	1966	Total
	Total	1967	..	..	..	..	..	..	9 500	255 500	1967	Total
Norway	Total	1962	64 929 ^a	12 161 ^{a,m}	33 160 ^{a,n}	4 962 ^o	484 ^p	317 ^l	1 478	117 457 ^{a,d}	1962	Total
	Total	1966	72 902	18 688	24 776	10 219	286 ^p	215 ^l	2 025	130 445 ^{a,d}	1966	Total dont pour compte propre
	of which on own account	1967	72 300	17 221	16 686	5 030	675 ^p	356 ^l	2 144	132 926 ^{a,d}	1967	Total dont pour compte propre
Poland	Total	1967	74 669	18 591	24 006	11 920	395 ^p	295 ^l	..	..	1967	Total dont pour compte propre
	of which on own account		74 154	17 182	16 464	6 064	..	..	..	..		Total dont pour compte propre
	Total	1966	75 033	22 463	87 150	3 759	8 246	989	6 610	204 250	1966	Total
Spain	Total	1967	80 399	24 321	91 266	5 704	9 703	1 276	..	248 000 ^a	1967	Total
	of which on own account	1966	202 727	90 949	48 303	48 234	36 475	17 347	3 791	447 827	1966	Total
	Total	1967	249 141	109 573	50 504	51 538	38 496	25 197	4 338	528 787	1967	Total
Sweden ^g	Total	1962	47 031	22 942	18 238 ^e	26 639 ^f	10 069 ^g	3 646 ^h	.. ^r	128 609 ^d	1962	Total
	Total	1966	41 902 ^a	27 688	14 143 ^e	23 852 ^f	14 523 ^g	11 137 ^h	.. ^r	133 286 ^d	1966	Total dont pour compte propre
	of which on own account	1967	40 857 ^d	25 933	11 283 ^e	12 686 ^f	6 678 ^g	3 729 ^h	.. ^r	101 166 ^d	1967	Total dont pour compte propre
Switzerland	Total	1967	42 896 ^d	29 065	14 082 ^e	22 661 ^f	13 377 ^g	11 842 ^h	.. ^r	133 923 ^d	1967	Total dont pour compte propre
	of which on own account		41 786 ^d	27 284	11 369 ^e	12 653 ^f	6 381 ^g	4 056 ^h	.. ^r	103 529 ^d		Total dont pour compte propre
	Total	1962	26 635 ^a	19 533 ^a	13 321 ^e	4 771 ^f	—	5 102 ^u	1 336	70 698	1962	Total
Switzerland	Total	1966	29 182 ^a	32 921 ^a	10 226 ^e	5 849 ^f	—	13 612 ^u	1 817	93 607	1966	Total
	Total	1967	28 128 ^a	35 984 ^a	9 144 ^e	7 025 ^f	7 525 ^v	7 676 ^w	2 170	97 652	1967	Total

See notes on page 72.

Voit notes à la page 72.

MOBILE EQUIPMENT — Road transport

Number of lorries classified by load capacity groups

Table 31 (concluded)

Country	Category of transport operated	Year	Load capacity group — Classe de charge utile								Année	Catégorie de transport	Pays
			Up to 1 000 kg Jusqu'à 1 000 kg	1 001-3 000 kg	3 001-4 999 kg	5 000-6 999 kg	7 000-9 999 kg	10 000 kg and over 10 000 kg et plus	Tractors Tracteurs	Total			
United Kingdom (Great Britain)	Total	1962	860 700	251 400	153 200	115 300	94 600	49 300	..	1 524 500	1962	Total dont pour compte propre	Royaume-Uni (Grande-Bretagne)
	of which on own account												
	Total	1966	850 700	218 900	115 100	72 300	50 500	25 000	..	1 332 500	1966	Total dont pour compte propre	
	of which on own account												
	Total	1967	—	1 264 000	—	—	418 000	—	..	1 682 000	1967	Total dont pour compte propre	
Western Germany †	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
Yugoslavia . .	Total	1962	281 035	232 772	121 053	83 319	39 574	1 119	52 546	827 634 ^d	1962	Total dont pour compte propre	Yougoslavie
	of which on own account												
	Total	1966	264 239	207 833	82 004	46 798	12 484	634	37 493	665 343 ^d	1966	Total dont pour compte propre	
	of which on own account												
	Total	1967	279 861	323 412	125 398	99 265	75 765	11 955	103 762	1 019 418	1967	Total dont pour compte propre	
Yugoslavia . .	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
Yugoslavia . .	Total	1962	262 712	294 907	95 168	63 094	32 637	7 994	81 599	838 111	1962	Total dont pour compte propre	Yougoslavie
	of which on own account												
	Total	1966	258 677	341 559	123 811	93 945	76 417	13 912	106 712	1 015 033	1966	Total dont pour compte propre	
	of which on own account												
	Total	1967	242 877	311 932	95 929	61 367	34 497	9 186	84 491	840 279	1967	Total dont pour compte propre	
Yugoslavia . .	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
Yugoslavia . .	Total	1962	281 035	232 772	121 053	83 319	39 574	1 119	52 546	827 634 ^d	1962	Total dont pour compte propre	Yougoslavie
	of which on own account												
	Total	1966	264 239	207 833	82 004	46 798	12 484	634	37 493	665 343 ^d	1966	Total dont pour compte propre	
	of which on own account												
	Total	1967	279 861	323 412	125 398	99 265	75 765	11 955	103 762	1 019 418	1967	Total dont pour compte propre	
Yugoslavia . .	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
Yugoslavia . .	Total	1962	281 035	232 772	121 053	83 319	39 574	1 119	52 546	827 634 ^d	1962	Total dont pour compte propre	Yougoslavie
	of which on own account												
	Total	1966	264 239	207 833	82 004	46 798	12 484	634	37 493	665 343 ^d	1966	Total dont pour compte propre	
	of which on own account												
	Total	1967	279 861	323 412	125 398	99 265	75 765	11 955	103 762	1 019 418	1967	Total dont pour compte propre	
Yugoslavia . .	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
Yugoslavia . .	Total	1962	281 035	232 772	121 053	83 319	39 574	1 119	52 546	827 634 ^d	1962	Total dont pour compte propre	Yougoslavie
	of which on own account												
	Total	1966	264 239	207 833	82 004	46 798	12 484	634	37 493	665 343 ^d	1966	Total dont pour compte propre	
	of which on own account												
	Total	1967	279 861	323 412	125 398	99 265	75 765	11 955	103 762	1 019 418	1967	Total dont pour compte propre	
Yugoslavia . .	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
Yugoslavia . .	Total	1962	281 035	232 772	121 053	83 319	39 574	1 119	52 546	827 634 ^d	1962	Total dont pour compte propre	Yougoslavie
	of which on own account												
	Total	1966	264 239	207 833	82 004	46 798	12 484	634	37 493	665 343 ^d	1966	Total dont pour compte propre	
	of which on own account												
	Total	1967	279 861	323 412	125 398	99 265	75 765	11 955	103 762	1 019 418	1967	Total dont pour compte propre	
Yugoslavia . .	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
Yugoslavia . .	Total	1962	281 035	232 772	121 053	83 319	39 574	1 119	52 546	827 634 ^d	1962	Total dont pour compte propre	Yougoslavie
	of which on own account												
	Total	1966	264 239	207 833	82 004	46 798	12 484	634	37 493	665 343 ^d	1966	Total dont pour compte propre	
	of which on own account												
	Total	1967	279 861	323 412	125 398	99 265	75 765	11 955	103 762	1 019 418	1967	Total dont pour compte propre	
Yugoslavia . .	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
Yugoslavia . .	Total	1962	281 035	232 772	121 053	83 319	39 574	1 119	52 546	827 634 ^d	1962	Total dont pour compte propre	Yougoslavie
	of which on own account												
	Total	1966	264 239	207 833	82 004	46 798	12 484	634	37 493	665 343 ^d	1966	Total dont pour compte propre	
	of which on own account												
	Total	1967	279 861	323 412	125 398	99 265	75 765	11 955	103 762	1 019 418	1967	Total dont pour compte propre	
Yugoslavia . .	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
Yugoslavia . .	Total	1962	281 035	232 772	121 053	83 319	39 574	1 119	52 546	827 634 ^d	1962	Total dont pour compte propre	Yougoslavie
	of which on own account												
	Total	1966	264 239	207 833	82 004	46 798	12 484	634	37 493	665 343 ^d	1966	Total dont pour compte propre	
	of which on own account												
	Total	1967	279 861	323 412	125 398	99 265	75 765	11 955	103 762	1 019 418	1967	Total dont pour compte propre	
Yugoslavia . .	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
Yugoslavia . .	Total	1962	281 035	232 772	121 053	83 319	39 574	1 119	52 546	827 634 ^d	1962	Total dont pour compte propre	Yougoslavie
	of which on own account												
	Total	1966	264 239	207 833	82 004	46 798	12 484	634	37 493	665 343 ^d	1966	Total dont pour compte propre	
	of which on own account												
	Total	1967	279 861	323 412	125 398	99 265	75 765	11 955	103 762	1 019 418	1967	Total dont pour compte propre	
Yugoslavia . .	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
Yugoslavia . .	Total	1962	281 035	232 772	121 053	83 319	39 574	1 119	52 546	827 634 ^d	1962	Total dont pour compte propre	Yougoslavie
	of which on own account												
	Total	1966	264 239	207 833	82 004	46 798	12 484	634	37 493	665 343 ^d	1966	Total dont pour compte propre	
	of which on own account												
	Total	1967	279 861	323 412	125 398	99 265	75 765	11 955	103 762	1 019 418	1967	Total dont pour compte propre	
Yugoslavia . .	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
Yugoslavia . .	Total	1962	281 035	232 772	121 053	83 319	39 574	1 119	52 546	827 634 ^d	1962	Total dont pour compte propre	Yougoslavie
	of which on own account												
	Total	1966	264 239	207 833	82 004	46 798	12 484	634	37 493	665 343 ^d	1966	Total dont pour compte propre	
	of which on own account												
	Total	1967	279 861	323 412	125 398	99 265	75 765	11 955	103 762	1 019 418	1967	Total dont pour compte propre	
Yugoslavia . .	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
	Total												
	of which on own account												
Yugoslavia . .	Total	1962	281 035	232 772	121 053	83 319	39 574	1 119	52 546	827 634 ^d	1962	Total dont pour compte propre	Yougoslavie
	of which on own account												
	Total	1966	264 239	207 833	82 004	46 798	12 484	634	37 493	665 343 ^d	1966	Total dont pour compte propre	
	of which on own account												
	Total	1967	279 861	323 412	125 398	99 265	75 765	11 955	103 762	1 019 418	1967	Total dont pour compte propre	
Yugoslavia . .	of which on own account												

^a Capacity of under 1 000 kg.
^b Capacity of 1 000-2 999 kg.
^c Capacity of 3 000-4 999 kg.
^d Including vehicles of unstated capacity.
^e Capacity of 3 001-5 000 kg.
^f Capacity of 5 001-7 000 kg.
^g Capacity of 7 001-10 000 kg.
^h Capacity of over 10 000 kg.
ⁱ Capacity of 3 000-4 599 kg.
^j Capacity of 4 600-5 599 kg.
^k Capacity of 6 600-8 999 kg.
^l Capacity of 9 000 kg and over.
^m Capacity of 1.1-2.0 tons.

ⁿ Capacity of 2.1-5.0 tons.
^o Capacity of 5.1 tons and over.
^p Capacity of 7 000-8 999 kg.
^q Including special vehicles.
^r Tractors of semi-trailers, totalling 3 514 in 1966 and 3 806 in 1967, of which 1 691 and 1 717 respectively operated on own account, are included in the appropriate capacity groups (columns 4-9).
^s Capacity of 1 000-3 000 kg.
^t Capacity of 5 001-6 499 kg.
^u Capacity of 6 500 kg and over.
^v Capacity of 6 500-7 999 kg.
^w Capacity of 8 000 kg and over.

^a Charge utile inférieure à 1 000 kg.
^b Charge utile de 1 000-2 999 kg.
^c Charge utile de 3 000-4 999 kg.
^d Y compris les véhicules dont la charge utile n'est pas indiquée.
^e Charge utile de 3 001-5 000 kg.
^f Charge utile de 5 001-7 000 kg.
^g Charge utile de 7 001-10 000 kg.
^h Charge utile supérieure à 10 000 kg.
ⁱ Charge utile de 3 000-4 599 kg.
^j Charge utile de 4 600-5 599 kg.
^k Charge utile de 6 600-8 999 kg.
^l Charge utile de 9 000 kg et au-dessus.
^m Charge utile de 1.1-2.0 tonnes.

ⁿ Charge utile de 2.1-5.0 tonnes.
^o Charge utile de 5.1 tonnes et au-dessus.
^p Charge utile de 7 000-8 999 kg.
^q Y compris des véhicules spéciaux.
^r L'effectif des tracteurs de semi-remorques est de 3 514 en 1966 et de 3 806 en 1967, dont 1 691 et 1 717 respectivement sont exploités pour compte propre ; ils sont compris dans les diverses catégories de charge utile (colonnes 4-9).
^s Charge utile de 1 000-3 000 kg.
^t Charge utile de 5 001-6 499 kg.
^u Charge utile de 6 500 kg et au-dessus.
^v Charge utile de 6 500-7 999 kg.
^w Charge utile de 8 000 kg et au-dessus.

MOBILE EQUIPMENT — Road transport

All road motor vehicles

ÉQUIPEMENT MOBILE — Transports routiers

Ensemble des véhicules routiers automobiles

Tableau 32

A. Excluding motor-cycles and cycles with auxiliary engine
B. Including motor-cycles and cycles with auxiliary engine

A. Sans les motocycles et les cycles à moteur auxiliaire
B. Y compris les motocycles et les cycles à moteur auxiliaire

Country		1962	1966	1967	Pays
Austria ^a	A	645 288	989 014	1 075 239	A Autriche ^a
	B	1 352 262	1 666 271	1 731 658	B
Belgium	A	1 100 000 *	1 650 000 *	1 770 000 *	A Belgique
	B	1 750 000 *	2 145 000 *	2 230 000 *	B
Cyprus	A	43 889	47 783	50 125	A Chypre
	B	53 952	58 444	61 418	B
Denmark ^a	A	752 363	1 059 941	1 141 713	A Danemark ^a
	B	1 247 000	1 534 000 *	1 607 000	B
Eastern Germany ^a	A	574 634	906 181	1 023 003	A Allemagne
	B	2 455 047	3 351 107	3 592 642	B orientale ^a
Finland ^a	A	349 734	598 266	651 490	A Finlande ^a
	B ^b	458 331	672 133	707 000 *	B ^b
France	A	8 831 000	12 700 000	13 600 000 *	A France
	B	13 820 000	17 900 000	18 600 000 *	B
Greece	A	108 705	203 841	236 225	A Grèce
	B	146 203	257 706	294 590	B
Iceland	A	25 880	39 744	42 617	A Islande
	B ^b	26 204	40 053	42 894	B ^b
Ireland	A	257 999	348 899	366 754	A Irlande
	B	306 267	395 990	412 422	B
Italy	A	3 809 074	7 382 019	8 460 000 *	A Italie
	B	7 724 398	10 687 979	11 730 000 *	B
Luxembourg	A	55 516	78 807	84 619	A Luxembourg
	B ^b	65 822	85 328	90 791	B ^b
Netherlands	A	915 226	1 756 250	2 000 000	A Pays-Bas
	B ^b	1 077 743	1 885 511	2 118 000	B ^b
Norway	A	445 058	652 951	709 052	A Norvège
	B	633 575	835 866	886 399	B
Poland	A	335 881	519 307	..	A Pologne
	B ^b	1 374 000	2 059 325	..	B ^b
Portugal ^a	A	249 554	424 640 *	..	A Portugal ^a
	B ^b	285 215	469 855 *	..	B ^b
Spain	A	660 446	1 523 166 *	1 888 806	A Espagne
	B ^b	1 463 710	2 735 662 *	3 157 868	B ^b
Sweden	A	1 561 814	2 028 313	2 115 400	A Suède
	B ^b	1 687 853	2 079 714	2 163 100	B ^b
Switzerland	A	741 521	1 104 655	1 183 521	A Suisse
	B	1 121 800	1 618 458	1 731 095	B
Turkey ^a	A	150 491	210 000 *	250 000	A Turquie ^a
	B ^b	163 307	250 000 *	300 000	B ^b
United Kingdom	Great Britain A	8 171 500	11 291 000 *	12 499 000	A Grande-Bretagne
	Britain B	10 030 000	12 784 000 *	13 873 000	
	Northern Ireland A	193 595	278 357	..	
	Ireland B	225 335	301 534	..	
Western Germany	A	6 951 627	11 360 776 †	12 070 784 †	A Allemagne
	B	10 045 807	13 010 799 †	13 519 518 †	B occidentale
Yugoslavia	A	157 675	354 569 *	476 220	A Yougoslavie
	B ^b	248 680	466 887 *	589 140	B ^b
United States of America	A	79 023 000	94 193 000	..	A Etats-Unis
	B	79 683 000	95 946 000	..	B d'Amérique

including tractors.
including cycles with auxiliary engine.

^a Non compris les tracteurs.
^b Non compris les cycles à moteur auxiliaire.

Heads of population per road motor vehicle

Table 33

Nombre d'habitants par véhicule routier automobile

Tableau 33

Country	Per two- or three- wheeled vehicle Par véhicule à deux ou à trois roues			Per private car Par voiture privée			Per motor vehicle excluding two- or three-wheeled vehicles Par véhicule à moteur, sauf les véhicules à deux ou à trois roues			Per road motor vehicle of all descriptions Par véhicule routier automobile de tout genre			Pays
	1962	1966	1967	1962	1966	1967	1962	1966	1967	1962	1966	1967	
Austria	10	11	11	13	8	8	11	7	7	5	4	4	Autriche
Belgium	14	19	21	10	7	6 *	8 *	6 *	5 *	5 *	4 *	4 *	Belgique
Cyprus	58	57	54	18	17	16	13	13	12	11	10	10	Chypre
Denmark	9	10	10	8	6	5	6	5	4	4	3	3	Danemark
Eastern Germany	9	7	7	38	24	21	30	19	17	7	5	5	Allemagne orientale
Finland	41 ^a	63 ^a	83 ^a	17	9	8	13	8	7	10 ^a	7 ^a	7 ^{a *}	Finlande
France	9	9	10	7	5	4	5	4	4	3	3	3	France
Greece	225	160	149	148	70	60	78	42	37	58	33	30	Grèce
Hungary	37 ^a	23 ^a	22 ^a	189	87	71	..	..	..	..	..	..	Hongrie
Iceland	562 ^a	634 ^a	722 ^a	9	6	6	7	5	5	7 ^a	5 ^a	5 ^a	Islande
Ireland	59	61	63	13	10	9	11	8	8	9	7	7	Irlande
Italy	13	16	16	17	8	7	13	7	6	7	5	4	Italie
Luxembourg	31 ^a	51 ^a	54 ^a	7	5	5	7	4	4	5 ^a	4 ^a	4 ^a	Luxembourg
Netherlands	73 ^a	96 ^a	107 ^a	16	8	7	13	7	6	11 ^a	7 ^a	6 ^a	Pays-Bas
Norway	19	21	21	11	7	7	8	6	5	6	4	4	Norvège
Poland	29 ^a	21 ^a	20 ^a	187	110	96	90	61	..	22 ^a	15 ^a	..	Pologne
Portugal	252 ^a	206 ^a	..	51	29	..	36	22	..	40 ^{a *}	20 ^a	..	Portugal
Spain	38 ^a	26 ^a	25 ^a	70	30	24	47	21	17	21 ^a	12 ^a	10 ^a	Espagne
Sweden	60 ^a	152 ^a	165 ^a	5	4	4	5	4	4	4 ^a	4 ^a	4 ^a	Suède
Switzerland	15	12	11	9	7	6	8	5	5	5	4	3	Suisse
Turkey	2 256	..	650 *	476	354	297	192	152 *	130 *	177	128 *	110 *	Turquie
United Kingdom : Great Britain	28	36 ^a	39	8	6 ^a	5	6	5	4	5	4	4	Royaume-Uni : Grande-Bretagne
Northern Ireland	45	64	..	10	6	..	7	5	..	6	5	..	Irlande du Nord
Western Germany	18	36 [†]	41 [†]	9	6 [†]	5 [†]	8	5 [†]	5 [†]	5	5 [†]	4 [†]	Allemagne occidentale
Yugoslavia	207 ^a	176 ^{a *}	177 ^a	192	78 ^a	56	119	56 ^a	42	76 ^a	42 ^{a *}	34 ^a	Yougoslavie
All above countries	..	..	..	14	9	8	11	7	7	..	..	..	Ensemble des pays ci- dessus
United States of America.	283	112	..	3	3	..	2	2	2 *	2	2	2 *	Etats-Unis d'Amérique

For detailed notes see tables 29 and 30.

^a Excluding cycles with auxiliary engine.

^b Including estimates of items which are not available.

For renvois détaillés, voir tableaux 29 et 30.

^a Non compris cycles à moteur auxiliaire.

Country	Year	Petrol — Essence	Diesel-oil — Gas-oil	Année	Pays
		Thousand tons — Milliers de tonnes			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Czechoslovakia	1966	6 680	379	1966	Tchécoslovaquie
	1967	6 595	398	1967	
Denmark	1966	1 129 ^a	364	1966	Danemark
	1967	1 216 ^a	388	1967	
Finland	1966	670	605	1966	Finlande
	1967	..	..	1967	
France	1966	8 720 ^a	2 951 ^a	1966	France
	1967	9 500	3 264	1967	
Hungary ^b	1966	270	320	1966	Hongrie ^b
	1967	312	370	1967	
Italy	1966	6 475	3 020	1966	Italie
	1967	..	..	1967	
Norway	1966	607	.. ^c	1966	Norvège
	1967	693	.. ^c	1967	
Portugal	1966	311 ^a	274	1966	Portugal
	1967	..	..	1967	
Spain	1966	1 418 ^a	1 266 ^a	1966	Espagne
	1967	1 682	1 414	1967	
Sweden	1966	2 289	735	1966	Suède
	1967	2 405	786	1967	
Switzerland	1966	1 506	539	1966	Suisse
	1967	1 671	477	1967	
United Kingdom ^d	1966	11 322	4 041	1966	Royaume-Uni ^d
	1967	12 084	4 286	1967	
Western Germany	1966	11 300 ^a	5 200	1966	Allemagne occidentale
	1967	11 900	5 100	1967	

NOTE. — Because of differences between countries in the methods of compilation and in coverage and in view of the fact that in many cases data are based on estimates, the figures in the above table must be regarded as approximate. Differences in coverage arise from the fact that some fuel used for purposes other than road traffic (e.g. stationary engines, boats and agricultural tractors and machinery) is included in the above figures; the quantities involved are, however, comparatively small. When the original data were expressed in tons, those figures have been used. Data in cubic metres have been converted to tons using the coefficients by the country concerned (Czechoslovakia: 0.733–0.845; Denmark: 0.720–0.870; Hungary: 0.720–0.870; Spain: 0.74–0.83; Sweden: 0.73–0.85; Western Germany: 0.73–0.85). Where the data were expressed in cubic metres and no coefficient indicated, the following have been used: petrol: 0.74; diesel oil: 0.87 (France, Portugal).

NOTE. — En raison des différences qui existent dans les divers pays aussi bien dans les méthodes de compilation que dans le champ couvert par les statistiques, et compte tenu que, dans de nombreux cas, les données sont basées sur des estimations, les chiffres du tableau ci-dessus ne sont que des approximations. Parmi les différences constatées qui relèvent du champ couvert par les statistiques propres à chaque pays, il convient de signaler que du fait que du carburant utilisé à des fins autres que la circulation routière (e.g. pour les moteurs fixes, des bateaux, des tracteurs et machines agricoles) peut ou non être inclus dans les chiffres ci-dessus; les quantités en question sont toutefois relativement faibles. Lorsque les données originales figuraient en tonnes, ces chiffres ont été utilisés. Les données en mètres cubes ont été converties en tonnes en employant les coefficients donnés par le pays intéressé (Tchécoslovaquie: 0,733–0,845; Danemark: 0,726–0,870; Hongrie: 0,720–0,870; Espagne: 0,74–0,83; Suède: 0,73–0,85; Allemagne occidentale: 0,73–0,85). Lorsque les données figuraient en mètres cubes et qu'aucun coefficient n'était donné, les coefficients suivants ont été utilisés: essence: 0,74; gas-oil: 0,87 (France, Portugal).

including consumption for purposes other than road traffic.

including consumption by vehicles of co-operative farms.

consumption including railways and agricultural tractors: 1966: 367; 1967: 411.

including consumption by agricultural tractors.

^a Y compris la consommation à des fins autres que la circulation routière.

^b Non compris la consommation par les véhicules des coopératives agricoles.

^c Consommation y compris chemins de fer et tracteurs agricoles: 1966: 367; 1967: 411.

^d Y compris la consommation par les tracteurs agricoles.

Table 35

Inland waterways — Craft in service

MOBILE EQUIPMENT

NOTE. — The percentages given in parentheses indicate what proportion of the total number, capacity or power of craft of a particular category relates to new craft placed in service during the year. When no figure or no sign indicating nil appears, no data on new craft are available.

Country	Year	Self-propelled barges Bateaux automoteurs			Self-propelled tankers Citernes automotrices			Dumb barges Chalandes et péniches	
		Number Nombre	Carrying capacity Capacité de charge (tons - tonnes)	HP CV	Number Nombre	Carrying capacity Capacité de charge (tons - tonnes)	HP CV	Number Nombre	Carrying capacity Capacité de charge (tons - tonnes)
		(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Austria . .	1962	1 (—)	555 (—)	440 (—)	1 (—)	341 (—)	430 (—)	239 ^a (4%)	194 584
	1966	11 (18%)	11 535 (22%)	8 080 (24%)	2 (—)	1 310 (—)	1 230 (—)	201 (0%)	170 734
	1967	16 (12%)	16 315 (15%)	12 040 (16%)	5 (20%)	4 136 (24%)	4 350 (20%)	190 (—)	162 760
Belgium . .	1962	4 766 (2%)	1 937 131 (2%)	718 279 (3%)	354 (2%)	124 764 (5%)	55 258 (8%)	779 (—)	550 134
	1966	4 871 (1%)	2 183 070 (2%)	906 396 (3%)	393 (—)	169 872 (—)	87 906 (—)	660 (0%)	507 620
	1967	4 834 (1%)	2 186 742 (1%)	917 246 (2%)	413 (7%)	182 901 (8%)	93 682 (8%)	611	480 313
Bulgaria .	1962	2	480	..	—	—	—	82 ^b	68 342 ^b
	1966	2	480	..	—	—	—	107 ^b	105 890 ^b
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..
Czechoslovakia	1966	61	..	..	4	..	..	279	..
	1967	70	..	..	3	..	..	282	..
France . .	1962	4 720 (0%)	1 723 128 (0%)	489 428 (0%)	715 (0%)	285 076 (0%)	107 805 (0%)	3 971 (2%)	1 421 420
	1966	5 275 (0%)	1 942 106 (0%)	621 987 (1%)	706 (0%)	288 198 (1%)	120 518 (1%)	2 843 (1%)	1 056 975
	1967	5 124 (1%)	1 916 125 (1%)	643 339 (1%)	660 (0%)	274 401 (0%)	117 329 (0%)	1 827 (3%)	829 780
Hungary ^d	1966	31	13 429	6 779	—	—	—	225	165 983
	1967	39 (23%)	18 216 (26%)	7 683 (13%)	—	—	—	199 (12%)	161 532
Italy . . .	1962	538 (5%)	44 701 (8%)	23 830 (9%)	33 (3%)	7 337 (1%)	4 511 (2%)	1 924 (1%)	103 680
	1966	..	..	..	49 (2%)	10 576 (8%)	5 935 (3%)	2 137 (6%)	95 096
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..
Netherlands	1962	10 278 (3%)	2 502 287 (7%)	1 174 272 (8%)	875 (7%)	334 488 (10%)	201 608 (12%)	8 289 (2%)	2 612 807
	1966	11 067 (1%)	3 121 206 (3%)	1 552 718 (3%)	1 090 (2%)	466 813 (2%)	284 197 (2%)	8 378 (1%)	2 717 904
	1967	10 998 (1%)	3 151 129 (1%)	1 579 236 (2%)	1 117 (5%)	496 918 (7%)	300 308 (7%)	8 160 (1%)	2 674 544
Poland . .	1962	121 (3%)	52 052 (3%)	27 869 (3%)	—	—	—	537 (4%)	204 876
	1966	250 (16%)	112 205 (16%)	61 684 (17%)	—	—	—	737 (5%)	278 426
	1967	291 (14%)	131 206 (14%)	72 424 (15%)	—	—	—	742 (4%)	277 573
Switzerland	1962	264 (2%)	226 861 (3%)	145 970 (3%)	93 (—)	89 611 (—)	60 743 (—)	61 (23%)	79 134
	1966	276 (3%)	244 537 (3%)	158 453 (3%)	94 (1%)	94 275 (1%)	65 583 (1%)	66 (9%)	87 597
	1967	271 (3%)	247 185 (4%)	161 569 (5%)	88 (2%)	93 286 (2%)	64 885 (2%)	78 (15%)	101 691
Western Germany	1962	4 504 (6%)	2 363 877 (8%)	1 328 562 (8%)	657 (10%)	479 445 (14%)	292 987 (14%)	2 290 (1%)	2 023 218
	1966	4 941 (2%)	2 878 172 (3%)	1 604 624 ^a (3%)	721 (1%)	554 752 (0%)	331 934 (0%)	1 553 (2%)	1 350 131
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..
Yugoslavia	1962	18	5 791	..	..	..	..	556	320 861
	1966	14 (—)	4 089 (—)	4 959 (—)	6 (17%)	2 283 (8%)	5 010 (17%)	617 (4%)	384 592
	1967	14 (—)	4 089 (—)	4 959 (—)	6 (—)	2 283 (—)	5 010 (—)	629 (3%)	393 228
All above countries excluding Bulgaria, Czechoslovakia and Hungary ^e	1962	25 210	8 856 383	3 914 650	2 728	1 321 062	723 342	18 845	7 510 714
	1966	27 300	10 548 000	4 948 000	3 061	1 588 079	902 313	17 192	6 649 075
	1967	27 000	10 580 000	5 023 000	3 000	1 618 000	920 000	15 800	6 360 000

^a Excluding hired foreign craft.

^b Dumb barges and dumb tankers are included under a single heading.

^c Only craft actually in use.

^a Non compris des bateaux étrangers pris en location.

^b Les chalands, péniches et chalands-citernes sont compris sous la même rubrique.

^c Flotte réellement exploitée seulement.

s pourcentages donnés entre parenthèses indiquent la proportion du nombre, de la capacité et de la puissance de l'ensemble des bateaux d'une catégorie donnée que
nt les bateaux neufs mis en service pendant l'année. Lorsqu'il n'y a pas de renseignements sur les bateaux neufs, il n'est indiqué aucun chiffre ou aucun signe désignant zéro.

Dumb tankers Bateaux-citernes		Tugs and pusher craft Remorqueurs et pousseurs		All craft Ensemble des bâtiments			Année	Pays
Carrying capacity Capacité de charge (tons - tonnes)		Number Nombre	HP CV	Number Nombre	Carrying capacity Capacité de charge (tons - tonnes)	HP CV		
(12)		(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)
(—)	69 857 (—)	40 ^a (5%)	33 095 (5%)	354	265 337	33 965	1962	Autriche
(—)	67 055 (—)	36 (—)	32 655 (—)	321	250 634	41 965	1966	
(—)	66 157 (—)	39	32 070	319	249 368	48 460	1967	
(—)	14 824 (—)	177 (—)	23 643 (—)	6 104	2 626 853	797 180	1962	Belgique
(—)	14 667 (—)	161 (2%)	27 493 (2%)	6 103	2 875 229	1 021 795	1966	
(%)	14 190 (3%)	153 (1%)	26 500 (1%)	6 029	2 864 146	1 037 428	1967	
.. ^b		16	9 459	100	68 822	..	1962	Bulgarie
.. ^b		20	15 475	129	106 370	..	1966	
..		..	..	..	..	..	1967	
..		72	..	442	..	..	1966	Tchécoslovaquie
..		73	..	454	..	..	1967	
(%)	105 576 (12%)	473 (1%)	128 855 (4%)	10 045	3 535 200	726 088	1962	France
(%)	145 768 (5%)	521 (2%)	161 743 (1%)	9 520	3 433 047	904 248	1966	
(%)	148 400 (5%)	199 (5%)	103 620 (7%)	7 975	3 168 706	864 288	1967 ^c	
(%)	26 081	53	34 100	339	205 493	40 879	1966	Hongrie ^d
(%)	27 081 (4%)	53 (—)	35 450 (—)	322	206 829	43 133	1967	
(—)	1 769 (—)	100* (3%)*	7 501 (4%)	2 611	157 487	35 842	1962	Italie
(—)	3 269 (—)	125 (2%)	8 882 (2%)	..	..	..	1966	
..	..	..	..	..	..	..	1967	
(%)	165 424 (4%)	2 174 (2%)	383 550 (3%)	21 849	5 615 006	1 759 430	1962	Pays-Bas
(%)	164 730 (0%)	2 256 (1%)	428 776 (2%)	23 025	6 470 653	2 265 691	1966	
(%)	170 134 (5%)	2 275 (2%)	448 728 (5%)	22 787	6 492 725	2 328 272	1967	
—		155 (6%)	33 521 (8%)	813	256 928	61 390	1962	Pologne
—		221 (10%)	48 798 (10%)	1 208	390 631	110 482	1966	
—		228 (9%)	50 358 (9%)	1 261	408 779	122 782	1967	
(%)	20 559 (32%)	16 (—)	25 205 (—)	449	416 165	231 918	1962	Suisse
(—)	34 009 (3%)	21 (5%)	28 555 (1%)	481	460 418	252 591	1966	
(—)	25 241 (—)	21 (—)	27 335 (—)	476	467 403	253 789	1967	
(%)	107 616 (3%)	763 (3%)	283 678 (3%)	8 393	4 974 156	1 905 227	1962	Allemagne occidentale
(%)	102 480 (4%)	645 (2%)	249 344 (2%)	8 033	4 885 535	2 185 902	1966	
..	..	..	..	..	..	..	1967	
(%)	83 299	217	59 975	889	409 951	..	1962	Yougoslavie
(%)	120 449 (4%)	243 (4%)	78 096 (8%)	1 014	511 413	88 065	1966	
(%)	122 880 (2%)	247 (2%)	82 681 (6%)	1 033	522 480	92 650	1967	
	568 924	4 115	979 023	51 507	18 257 083	5 617 015	1962	Ensemble des pays ci-dessus sauf la Bulgarie, la Tché- coslovaquie et la Hongrie ^e
	652 427	4 229	1 064 342	52 600	19 438 000	6 915 000	1966	
	652 000	3 890	1 029 000	51 000	19 210 000	6 972 000	1967	

ing sea-going craft. Data relate to the Hungarian Shipping Company
(ART) only.

ing estimates for items shown as not available (..).

^d Non compris les bâtiments de navigation mixte. Les données se réfèrent à la Société
de navigation hongroise (MAHART) seulement.

^e Y compris les estimations des données indiquées comme non disponibles (..)

MOBILE EQUIPMENT

ÉQUIPEMENT MOBILE

Inland waterways

Voies navigables

Craft classified by carrying-capacity groups

Bateaux classés par catégorie de capacité de charge

Table 36

Tableau 36

Country, year and carrying-capacity group	Self-propelled barges Bateaux automoteurs				Self-propelled tankers Citernes automotrices				Dumb barges Chalandes et péniches		Dumb tankers Chalandes-citernes		Pays, année et catégorie de capacité de charge
	Number Nombre	Carrying capacity (tons) Capacité de charge (tonnes)	HP CV	HP CV	Number Nombre	Carrying capacity (tons) Capacité de charge (tonnes)	HP CV	Number Nombre	Carrying capacity (tons) Capacité de charge (tonnes)	Number Nombre	Carrying capacity (tons) Capacité de charge (tonnes)		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)		
Austria													Autriche
1966	Total	11	11 535	8 080	2	1 310	1 230	201	170 734	71	67 804	Total	
Under	250 tons . .	—	—	—	—	—	—	1	222	—	—	Moins de 250 tonnes	
250 to 399 tons . .	—	—	—	—	1	341	430	—	—	—	—	De 250 à 399 tonnes	
400 to 649 tons . .	1	555	440	—	—	—	—	24	13 775	1	542	400 à 649 tonnes	
650 to 999 tons . .	4	3 424	1 880	1	969	800	800	152	127 446	53	48 964	650 à 999 tonnes	
1 000 to 1 499 tons . .	6	7 555	5 760	—	—	—	—	24	29 291	17	18 298	1 000 à 1 499 tonnes	
1967													Autriche
Total	16	16 315	12 040	5	4 136	4 350	4 350	190	162 759	69	66 157	Total	
Under	250 tons . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Moins de 250 tonnes	
250 to 399 tons . .	1	328	300	1	341	430	430	—	—	—	—	De 250 à 399 tonnes	
400 to 649 tons . .	1	555	440	—	—	—	—	24	13 718	1	537	400 à 649 tonnes	
650 to 999 tons . .	6	5 374	3 620	3	2 707	2 670	2 670	142	119 789	52	48 344	650 à 999 tonnes	
1 000 to 1 499 tons . .	8	10 058	7 680	1	1 088	1 250	1 250	24	29 252	16	17 277	1 000 à 1 499 tonnes	
Belgium													Belgique
1966	Total	4 871	2 183 070	906 396	393	169 872	87 906	660	507 620	18	14 667	Total	
Under	250 tons . .	322	52 721	23 290	104	7 535	5 319	65	9 103	3	211	Moins de 250 tonnes	
250 to 399 tons . .	3 196	1 142 865	445 765	148	46 230	20 288	20 288	184	65 990	2	573	De 250 à 399 tonnes	
400 to 649 tons . .	770	393 962	156 977	54	27 206	12 670	12 670	153	75 447	2	812	400 à 649 tonnes	
650 to 999 tons . .	356	297 332	142 809	54	46 973	25 190	25 190	41	35 534	3	2 613	650 à 999 tonnes	
1 000 to 1 499 tons . .	199	249 932	119 472	30	36 673	20 819	20 819	144	194 589	7	8 718	1 000 à 1 499 tonnes	
1 500 tons and over . .	28	46 258	18 083	3	5 252	3 620	3 620	73	126 957	1	1 740	1 500 tonnes et plus	
1967													Belgique
Total	4 834	2 186 742	917 246	413	182 901	93 682	93 682	611	480 313	18	14 190	Total	
Under	250 tons . .	311	50 883	22 781	108	8 025	5 791	65	9 103	3	191	Moins de 250 tonnes	
250 to 399 tons . .	3 153	1 128 035	447 007	157	48 868	21 258	21 258	156	55 899	3	875	De 250 à 399 tonnes	
400 to 649 tons . .	772	395 358	157 426	54	27 305	12 780	12 780	140	68 997	2	812	400 à 649 tonnes	
650 to 999 tons . .	361	302 742	146 167	55	47 728	25 170	25 170	39	33 535	2	1 854	650 à 999 tonnes	

250 to 399 tons . . .	4 157	1 483 784	439 177	419	139 129	50 414	1 201	421 398	59	20 087	De 250 à 399 tonnes
400 to 649 tons . . .	613	262 447	84 697	111	56 609	22 509	548	241 272	31	16 489	400 à 649 tonnes
650 to 999 tons . . .	167	140 983	73 580	72	57 419	30 804	170	128 905	29	25 103	650 à 999 tonnes
1 000 to 1 499 tons . . .	2	2 165	620	13	14 586	7 955	22	28 555	25	28 109	1 000 à 1 499 tonnes
1 500 to 2 999 tons . . .	—	—	—	2	3 268	1 800	89	159 939	30	55 765	1 500 à 2 999 tonnes
1967	5 124	1 916 125	643 339	660	274 401	117 329	1 827	829 780	165	148 400	Total
Under 250 tons . . .	248	42 732	20 735	74	14 854	5 821	263	33 233	—	—	Moins de 250 tonnes
250 to 399 tons . . .	4 090	1 462 542	455 762	393	130 834	49 220	833	290 739	55	18 877	De 250 à 399 tonnes
400 to 649 tons . . .	610	262 691	89 408	109	55 697	22 869	489	215 862	26	13 791	400 à 649 tonnes
650 to 999 tons . . .	175	147 026	76 934	70	56 197	30 264	131	98 239	22	19 789	650 à 999 tonnes
1 000 to 1 499 tons . . .	1	1 134	500	12	13 551	7 355	17	21 812	27	30 381	1 000 à 1 499 tonnes
1 500 to 2 999 tons . . .	—	—	—	2	3 268	1 800	94	169 895	35	65 562	1 500 à 2 999 tonnes
Hungary											
1966	31	13 429	6 779	—	—	—	225	165 983	30	26 081	Total
Up to 300 tons . . .	6	373	390	—	—	—	—	3 987	—	—	Jusqu'à 300 tonnes
301 to 700 tons . . .	20	8 740	2 985	—	—	—	95	56 176	3	1 727	De 301 à 700 tonnes
701 to 900 tons . . .	4	2 853	3 200	—	—	—	16	12 528	15	11 933	701 à 900 tonnes
Over 900 tons . . .	1	1 463	204	—	—	—	82	93 292	12	12 421	De plus de 900 tonnes
1967	39	18 216	7 683	—	—	—	199	161 532	31	27 081	Total
Up to 300 tons . . .	5	324	330	—	—	—	30	4 052	—	—	Jusqu'à 300 tonnes
301 to 700 tons . . .	28	12 084	3 745	—	—	—	61	35 400	3	1 727	De 301 à 700 tonnes
701 to 900 tons . . .	6	5 808	3 608	—	—	—	15	11 904	15	11 933	701 à 900 tonnes
Over 900 tons . . .	—	—	—	—	—	—	93	110 176	13	13 421	De plus de 900 tonnes
Italy											
1966	Total	..	..	49	10 576	5 935	2 137	95 096	18	3 269	Total
Under 400 tons . . .	..	..	..	38	2 706	2 407	2 125	88 396	15	1 369	Moins de 400 tonnes
400 to 649 tons . . .	..	..	..	6	3 470	1 840	11	5 500	2	900	De 400 à 649 tonnes
650 to 999 tons . . .	..	..	..	5	4 400	1 688	—	—	1	1 000	650 à 999 tonnes
1 000 to 1 499 tons . . .	..	..	..	—	—	—	1	1 200	—	—	1 000 à 1 499 tonnes
Netherlands											
1966	Total	3 121 206	1 552 718	1 090	466 813	284 197	8 378	2 717 904	234	164 730	Total
Under 250 tons . . .	6 317	741 070	391 260	534	44 320	39 284	5 917	469 788	98	10 515	Moins de 250 tonnes
250 to 399 tons . . .	2 261	739 955	332 482	120	37 428	19 138	424	135 340	16	5 044	De 250 à 399 tonnes
400 to 649 tons . . .	1 605	827 381	397 413	163	82 146	48 868	679	348 992	28	13 614	400 à 649 tonnes
650 to 999 tons . . .	714	583 480	310 550	124	107 114	66 326	509	425 967	23	19 533	650 à 999 tonnes
1 000 to 1 499 tons . . .	143	175 080	98 243	131	164 879	92 711	511	663 965	33	41 477	1 000 à 1 499 tonnes
1 500 to 2 999 tons . . .	24	43 871	21 270	18	30 926	17 870	326	634 136	31	58 021	1 500 à 2 999 tonnes
3 000 tons and over . . .	3	10 369	1 500	—	—	—	12	39 716	5	16 526	3 000 tonnes et plus

MOBILE EQUIPMENT

ÉQUIPEMENT MOBILE

Inland waterways

Voies navigables

Craft classified by carrying-capacity groups

Bateaux classés par catégorie de capacité de charge

Table 36 (concluded)

Tableau 36 (fin)

Country, year and carrying-capacity group	Self-propelled barges Bateaux automoteurs				Self-propelled tankers Citernes automotrices				Dumb barges Chalandes et péniches		Dumb tankers Chalandes-citernes		Pays, année et catégorie de capacité de charge
	Number Nombre	Carrying capacity (tons) Capacité de charge (tonnes)	HP CV	HP CV	Number Nombre	Carrying capacity (tons) Capacité de charge (tonnes)	HP CV	Number Nombre	Carrying capacity (tons) Capacité de charge (tonnes)	Number Nombre	Carrying capacity (tons) Capacité de charge (tonnes)		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)		
Netherlands (cont.)													
1967	10 998	3 151 129	1 579 236	1 117	496 918	300 308	8 160	2 674 544	237	170 134			
Under 250 tons . .	6 195	731 146	390 049	540	45 597	41 256	5 729	457 877	95	10 371			
250 to 399 tons . .	2 261	740 206	335 603	111	34 739	18 607	426	135 824	16	5 044			
400 to 649 tons . .	1 625	836 689	404 347	162	82 011	47 463	669	343 257	27	13 150			
650 to 999 tons . .	739	604 411	323 754	147	127 241	77 411	495	413 229	30	26 390			
1 000 to 1 499 tons . .	151	184 472	102 713	137	172 608	96 961	495	641 623	36	45 289			
1 500 to 2 999 tons . .	24	43 836	21 270	20	34 722	18 610	334	642 306	28	53 358			
3 000 tons and over . .	3	10 369	1 500	—	—	—	12	40 428	5	16 532			
Pays-Bas (suite)													
1967	250	112 205	61 684	—	—	—	737	278 426	—	—			
Under 250 tons . .	9	1 040	724	—	—	—	170	28 359	—	—			
251 to 400 tons . .	7	2 188	1 120	—	—	—	263	88 125	—	—			
401 to 650 tons . .	234	108 977	59 840	—	—	—	272	138 889	—	—			
651 to 1 000 tons . .	—	—	—	—	—	—	32	23 053	—	—			
Pologne													
1967	291	131 206	72 424	—	—	—	742	277 573	—	—			
Under 250 tons . .	9	1 040	724	—	—	—	171	28 840	—	—			
251 to 400 tons . .	7	2 188	1 120	—	—	—	285	96 346	—	—			
401 to 650 tons . .	275	127 978	70 580	—	—	—	255	130 055	—	—			
651 to 1 000 tons . .	—	—	—	—	—	—	31	22 332	—	—			
Suisse													
1966	276	244 537	158 453	94	94 275	65 583	66	87 597	24	34 009			
Under 250 tons . .	—	—	—	6	1 191	748	—	—	—	—			
250 to 399 tons . .	11	3 633	1 243	5	1 382	555	—	—	—	—			
400 to 649 tons . .	42	22 599	13 326	2	1 243	1 200	—	—	—	—			
650 to 999 tons . .	151	126 966	79 439	38	34 592	23 230	18	17 241	6	5 724			
Total													
1967	250	112 205	61 684	—	—	—	737	278 426	—	—			
Under 250 tons . .	9	1 040	724	—	—	—	170	28 359	—	—			
251 to 400 tons . .	7	2 188	1 120	—	—	—	263	88 125	—	—			
401 to 650 tons . .	234	108 977	59 840	—	—	—	272	138 889	—	—			
651 to 1 000 tons . .	—	—	—	—	—	—	32	23 053	—	—			
Total													
1967	291	131 206	72 424	—	—	—	742	277 573	—	—			
Under 250 tons . .	9	1 040	724	—	—	—	171	28 840	—	—			
251 to 400 tons . .	7	2 188	1 120	—	—	—	285	96 346	—	—			
401 to 650 tons . .	275	127 978	70 580	—	—	—	255	130 055	—	—			
651 to 1 000 tons . .	—	—	—	—	—	—	31	22 332	—	—			
Total													
1966	276	244 537	158 453	94	94 275	65 583	66	87 597	24	34 009			
Under 250 tons . .	—	—	—	6	1 191	748	—	—	—	—			
250 to 399 tons . .	11	3 633	1 243	5	1 382	555	—	—	—	—			
400 to 649 tons . .	42	22 599	13 326	2	1 243	1 200	—	—	—	—			
650 to 999 tons . .	151	126 966	79 439	38	34 592	23 230	18	17 241	6	5 724			
Total													
1966	276	244 537	158 453	94	94 275	65 583	66	87 597	24	34 009			
Under 250 tons . .	—	—	—	6	1 191	748	—	—	—	—			
250 to 399 tons . .	11	3 633	1 243	5	1 382	555	—	—	—	—			
400 to 649 tons . .	42	22 599	13 326	2	1 243	1 200	—	—	—	—			
650 to 999 tons . .	151	126 966	79 439	38	34 592	23 230	18	17 241	6	5 724			
Total													
1966	276	244 537	158 453	94	94 275	65 583	66	87 597	24	34 009			
Under 250 tons . .	—	—	—	6	1 191	748	—	—	—	—			
250 to 399 tons . .	11	3 633	1 243	5	1 382	555	—	—	—	—			
400 to 649 tons . .	42	22 599	13 326	2	1 243	1 200	—	—	—	—			
650 to 999 tons . .	151	126 966	79 439	38	34 592	23 230	18	17 241	6	5 724			
Total													
1966	276	244 537	158 453	94	94 275	65 583	66	87 597	24	34 009			
Under 250 tons . .	—	—	—	6	1 191	748	—	—	—	—			
250 to 399 tons . .	11	3 633	1 243	5	1 382	555	—	—	—	—			
400 to 649 tons . .	42	22 599	13 326	2	1 243	1 200	—	—	—	—			
650 to 999 tons . .	151	126 966	79 439	38	34 592	23 230	18	17 241	6	5 724			
Total													
1966	276	244 537	158 453	94	94 275	65 583	66	87 597	24	34 009			
Under 250 tons . .	—	—	—	6	1 191	748	—	—	—	—			
250 to 399 tons . .	11	3 633	1 243	5	1 382	555	—	—	—	—			
400 to 649 tons . .	42	22 599	13 326	2	1 243	1 200	—	—	—	—			
650 to 999 tons . .	151	126 966	79 439	38	34 592	23 230	18	17 241	6	5 724			
Total													
1966	276	244 537	158 453	94	94 275	65 583	66	87 597	24	34 009			
Under 250 tons . .	—	—	—	6	1 191	748	—	—	—	—			
250 to 399 tons . .	11	3 633	1 243	5	1 382	555	—	—	—	—			
400 to 649 tons . .	42	22 599	13 326	2	1 243	1 200	—	—	—	—			
650 to 999 tons . .	151	126 966	79 439	38	34 592	23 230	18	17 241	6	5 724			
Total													
1966	276	244 537	158 453	94	94 275	65 583	66	87 597	24	34 009			
Under 250 tons . .	—	—	—	6	1 191	748	—	—	—	—			
250 to 399 tons . .	11	3 633	1 243	5	1 382	555	—	—	—	—			
400 to 649 tons . .	42	22 599	13 326	2	1 243	1 200	—	—	—	—			
650 to 999 tons . .	151	126 966	79 439	38	34 592	23 230	18	17 241	6	5 724			
Total													
1966	276	244 537	158 453	94	94 275	65 583	66	87 597	24	34 009			
Under 250 tons . .	—	—	—	6	1 191	748	—	—	—	—			
250 to 399 tons . .	11	3 633	1 243	5	1 382	555	—	—	—	—			
400 to 649 tons . .	42	22 599	13 326	2	1 243	1 200	—	—	—	—			
650 to 999 tons . .	151	126 966	79 439	38	34 592	23 230	18	17 241	6	5 724			
Total													
1966	276	244 537	158 453	94	94 275	65 583	66	87 597	24	34 009			
Under 250 tons . .	—	—	—	6	1 191	748	—	—	—	—			
250 to 399 tons . .	11	3 633	1 243	5	1 382	555	—	—	—	—			
400 to 649 tons . .	42	22 599	13 326	2	1 243	1 200	—	—	—	—			
650 to 999 tons . .	151	126 966	79 439	38	34 592	23 230	18	17 241	6	5 724			
Total													
1966	276	244 537	158 453	94	94 275	65 583	66	87 597	24	34 009			
Under 250 tons . .	—	—	—	6	1 191	748	—	—	—	—			
250 to 399 tons . .	11	3 633	1 243	5	1 382	555	—	—	—	—			
400 to 649 tons . .	42	22 599	13 326	2	1 243	1 200	—	—	—	—			
650 to 999 tons . .	151	126 966	79 439	38	34 592	23 230	18	17 241	6	5 724			
Total													
1966	276	244 537	158 453	94	94 275	65 583	66	87 597	24	34 009			
Under 250 tons . .	—	—	—	6	1 191	748	—	—	—	—			
250 to 399 tons . .	11	3 633	1 243	5	1 382	555	—	—	—	—			
400 to 649 tons . .	42	22 599	13 326	2	1 243	1 200	—	—	—	—			
650 to 999 tons . .	151	126 966	79 439	38	34 592	23 230	18	17 241	6	5 724			
Total													
1966	276	244 537	158 453	94	94 275	65 583	66	87 597	24	34 009			
Under 250 tons . .	—	—	—	6	1 191	748	—	—	—	—			
250 to 399 tons . .	11	3 633	1 243	5	1 382	555	—	—	—	—			
400 to 649 tons . .	42	22 599	13 326	2	1 243	1 200	—	—	—	—			
650 to 999 tons . .	151	126 966	79 439	38	34 592	23 230	18	17 241	6	5 724			
Total													
1966	276	244 537	158 453	94	94 275	65 583	66	87 597	24	34 009			
Under 250 tons . .	—	—	—	6	1 191	748	—	—	—	—			
250 to 399 tons . .	11	3 633	1 243	5	1 382	555	—	—	—	—			
400 to 649 tons . .	42	22 599	13 326	2	1 243	1 200	—	—	—	—			
650 to 999 tons . .	151	126 966	79 439	38	34 592	23 230	18	17 241	6	5 724			
Total													
1966	276	244 537	158 453	94	94 275	65 583	66	87 597	24	34 009			
Under 250 tons . .	—	—	—	6	1 191	748	—	—	—	—			
250 to 399 tons . .	11	3 633	1 243	5	1 382	555	—	—	—	—			
400 to 649 tons . .	42	22 599	13 326	2	1 243	1 200	—	—	—	—			
650 to 999 tons . .	151	126 966	79 439	38	34 592	23 230	18	17 241	6	5 724			
Total													
1966	276	244 537	158 453	94	94 275	65 583	66	87 597	24	34 009			
Under 250 tons . .	—	—	—	6	1 191	748	—	—	—	—			
250 to 399 tons . .	11	3 633	1 243	5	1 382	555	—	—	—	—			
400 to 649 tons . .	42	22 599	13 326	2	1 243	1 200	—	—	—	—			
650 to 999 tons . .	151	126 966	79 439	38	34 592	2							

650 to 999 tons . . .	153	128 916	80 759	38	34 470	22 980	27	26 136	4	3 760	650 à 999 tonnes
1 000 to 1 499 tons . .	68	82 086	58 210	35	41 332	28 900	36	48 196	7	9 056	1 000 à 1 499 tonnes
1 500 to 2 999 tons . .	10	16 448	12 000	9	15 530	11 700	15	27 359	7	12 425	1 500 à 2 999 tonnes
Western Germany											
1966 Total	4 941	2 878 172	1 604 624	721	554 752	331 934	1 553	1 350 131	173	102 480	Allemagne occidentale
Up to 250 tons . . .	1 028	150 169	83 232	149	15 693	20 155	154	24 274	44	5 216	Jusqu'à 250 tonnes
251 to 400 tons . . .	914	294 630	148 270	25	8 461	6 124	137	44 018	27	8 264	De 251 à 400 tonnes
401 to 650 tons . . .	980	505 274	286 211	46	23 652	15 509	274	148 323	26	13 497	401 à 650 tonnes
651 to 1 000 tons . .	1 410	1 181 529	653 203	324	291 296	168 130	460	385 262	54	44 436	651 à 1 000 tonnes
1 001 to 1 500 tons . .	602	735 486	427 888	172	207 234	115 296	412	545 705	15	18 971	1 001 à 1 500 tonnes
Over 1 500 tons . . .	7	11 084	5 820	5	8 416	6 720	116	202 549	7	12 096	De plus de 1 500 tonnes
Yugoslavia											
1966 Total	14	4 089	4 959	6	2 283	5 010	617	384 592	134	120 449	Yougoslavie
Up to 250 tons . . .	7	791	1 039	3	349	1 030	73	8 558	1	73	Jusqu'à 250 tonnes
251 to 400 tons . . .	3	837	520	—	—	—	41	13 821	—	—	De 251 à 400 tonnes
401 to 650 tons . . .	2	1 112	1 640	2	1 272	2 300	208	113 261	15	8 094	401 à 650 tonnes
651 to 1 000 tons . .	2	1 349	1 760	1	662	1 680	202	141 276	74	63 312	651 à 1 000 tonnes
1 001 to 1 500 tons . .	—	—	—	—	—	—	93	107 676	44	48 970	1 001 à 1 500 tonnes
1967 Total	14	4 089	4 959	6	2 283	5 010	629	393 228	137	122 880	1967
Up to 250 tons . . .	7	791	1 039	3	349	1 030	73	8 955	1	73	Jusqu'à 250 tonnes
251 to 400 tons . . .	3	837	520	—	—	—	41	13 821	—	—	De 251 à 400 tonnes
401 to 650 tons . . .	2	1 112	1 640	2	1 272	2 300	210	114 128	15	8 094	401 à 650 tonnes
651 to 1 000 tons . .	2	1 349	1 760	1	662	1 680	212	148 648	77	65 743	651 à 1 000 tonnes
1 001 to 1 500 tons . .	—	—	—	—	—	—	93	107 676	44	48 970	1 001 à 1 500 tonnes

MOBILE EQUIPMENT

Inland waterways

Craft in service classified by age

Position at end of 1967

Table 37

ÉQUIPEMENT MOBILE

Voies navigables

Bateaux en service classés par âge

Situation à la fin de 1967

Tableau 37

Country and year of construction Pays et année de construction	Self-propelled barges Bateaux automoteurs		Self-propelled tankers Citermes automotrices		Dumb barges Chalands et péniches		Dumb tankers Chalands-citernes		Tugs Remorqueurs	
	Number Nombre	Carrying capacity Capacité de charge tons tonnes	Number Nombre	Carrying capacity Capacité de charge tons tonnes	Number Nombre	Carrying capacity Capacité de charge tons tonnes	Number Nombre	Carrying capacity Capacité de charge tons tonnes	Number Nombre	HP CV
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Austria Autriche										
Total	16 100	16 315 100	5 100	4 136 100	190 100	162 759 100	69 100	66 157 100	39 100	32 070 100
Before/Avant 1900	1 6	328 2	—	—	40 21	24 981 15	—	—	1 3	180 1
1900-1909	—	—	—	—	14 8	8 924 5	—	—	1 3	260 1
1910-1919	1 6	555 3	—	—	16 8	11 032 7	1 1	866 1	3 8	2 820 9
1920-1929	—	—	1 20	742 18	16 8	11 460 7	13 19	10 792 16	1 3	320 1
1930-1939	—	—	—	—	3 2	2 635 2	3 5	2 838 5	3 8	895 3
1940-1949	—	—	—	—	19 10	17 874 11	47 68	46 924 71	10 25	10 950 34
1950-1959	6 38	5 374 33	3 60	2 398 58	59 31	57 925 36	4 6	3 833 6	10 25	8 480 26
1960-1967	8 50	10 058 62	1 20	996 24	23 12	27 928 17	1 1	904 1	10 25	8 165 25
Belgium Belgique										
Total	4 834 100	2 186 742 100	413 100	182 901 100	611 100	480 313 100	18 100	14 190 100	143 100	22 401 100
Before/Avant 1900	229 5	100 548 5	12 3	3 354 2	71 12	54 888 11	2 11	1 698 12	9 6	1 255 6
1900-1909	485 10	212 649 10	28 7	10 050 6	156 25	157 893 33	3 17	3 343 24	16 11	2 746 12
1910-1919	643 13	247 319 11	24 6	6 197 3	150 25	98 637 21	2 11	1 117 8	15 11	2 222 10
1920-1929	1 182 24	517 836 24	89 22	33 672 18	143 23	100 507 21	4 22	2 185 15	16 11	2 672 12
1930-1939	668 14	272 353 12	84 20	29 821 16	47 8	23 056 5	5 28	5 035 35	23 16	3 638 16
1940-1949	340 7	142 728 7	48 12	19 605 11	20 3	14 813 3	—	—	23 16	3 405 15
1950-1959	665 14	295 836 13	71 17	40 314 22	6 1	6 202 1	—	—	9 6	1 838 8
1960-1967	620 13	397 158 18	43 10	38 695 21	18 3	24 317 5	2 11	812 6	1 1	155 1
Unknown - Inconnue	2 0	315 0	14 3	1 193 1	—	—	—	—	31 22	4 470 20
France ^a										
Total	5 275 100	1 942 106 100	706 100	288 198 100	2 843 100	1 056 975 100	175 100	145 768 100	426 100	85 891 100
Before/Avant 1900	181 4	53 831 3	5 1	1 302 0	185 7	56 176 5	2 1	1 147 1	25 6	4 710 5
1900-1909	164 3	51 175 3	3 0	810 0	211 7	70 469 7	2 1	1 741 1	36 8	10 295 12
1910-1919	263 5	79 866 4	16 2	4 599 2	221 8	89 032 8	6 3	3 230 2	46 11	12 011 14
1920-1929	1 241 24	424 869 22	101 14	35 230 12	762 27	259 238 25	36 21	14 790 10	46 11	1 249 2
1930-1939	1 130 21	389 663 20	282 40	102 336 36	488 17	164 467 16	5 3	3 119 2	95 22	15 531 18
1940-1949	539 10	235 994 12	91 13	45 445 16	147 5	36 880 3	1 1	715 0	66 15	25 918 30

1910-1919	2 028	18	454 541	14	63	2	7 625	2	1 255	15	394 889	17	21	9	10 442	6	153	7	28 746
1920-1929	2 935	27	715 883	23	180	16	27 068	5	2 151	27	689 259	26	69	29	61 525	36	273	12	44 435
1930-1939	996	9	313 699	10	105	9	30 804	6	915	11	251 090	9	28	12	23 649	14	460	20	84 332
1940-1949	248	2	126 804	4	75	7	37 737	8	182	2	67 153	3	13	5	6 433	4	364	16	54 323
1950-1959	660	6	340 482	11	313	28	197 745	40	561	7	173 005	6	23	10	27 608	16	303	14	62 598
1960-1967	744	7	502 586	16	305	27	187 505	38	600	7	356 440	13	23	10	24 618	14	385	17	87 546
Unknown - Inconnue	91	1	10 179	0	18	2	1 453	0	740	9	72 963	3	21	9	4 808	3	152	7	41 014
Poland Pologne																	112	5	9 903
Total	291	100	131 206	100					742	100	277 573	100					127	100	28 028
Before/Avant 1900	—	—	—	—	—	—	—	—	41	5	15 896	6	—	—	—	—	4	3	865
1900-1909	2	1	526	0	—	—	—	—	92	12	37 989	14	—	—	—	—	12	9	2 940
1910-1919	3	1	982	1	—	—	—	—	118	16	58 464	21	—	—	—	—	14	11	2 665
1920-1929	5	2	1 347	1	—	—	—	—	19	3	8 407	3	—	—	—	—	4	3	1 375
1930-1939	3	1	1 185	1	—	—	—	—	37	5	15 068	5	—	—	—	—	15	12	2 983
1940-1949	2	1	483	0	—	—	—	—	6	1	2 580	1	—	—	—	—	31	25	8 970
1950-1959	16	5	7 014	5	—	—	—	—	107	14	28 612	10	—	—	—	—	19	15	4 205
1960-1967	257	88	118 782	91	—	—	—	—	310	42	109 166	39	—	—	—	—	20	16	3 000
Unknown - Inconnue	3	1	887	1	—	—	—	—	12	2	1 391	1	—	—	—	—	8	6	1 025
Switzerland Suisse																			
Total	271	100	247 185	100	88	100	93 286	100	78	100	101 691	100	18	100	25 241	100	20	100	24 635
Before/Avant 1900	1	0	493	0	—	—	—	—	7	9	7 784	8	—	—	—	—	—	—	—
1900-1909	1	0	669	0	—	—	—	—	3	4	3 868	4	1	6	1 461	6	2	10	1 500
1910-1919	1	0	1 268	1	—	—	—	—	4	5	6 791	7	—	—	—	—	2	10	1 950
1920-1929	38	14	27 832	11	7	8	4 426	5	40	51	50 489	49	1	6	822	3	6	30	7 040
1930-1939	52	19	36 699	15	7	8	5 460	6	—	—	—	—	1	6	1 315	5	3	15	4 740
1940-1949	58	22	56 931	23	26	30	26 176	28	—	—	—	—	7	39	7 937	31	4	20	8 100
1950-1959	95	35	96 597	39	39	44	46 265	49	1	1	1 651	2	2	11	3 258	13	2	10	1 065
1960-1967	25	9	26 696	11	9	10	10 959	12	23	30	31 108	30	6	33	10 448	42	1	5	240
Western Germany Allemagne occidentale a †																			
Total	4 941	100	2 878 172	100	721	100	554 752	100	1 553	100	1 350 131	100	173	100	102 480	100	610	100	222 078
Before/Avant 1900	731	15	369 933	13	12	2	4 599	1	386	25	311 479	23	23	13	11 219	11	73	12	22 706
1900-1909	1 019	21	407 837	14	21	3	6 925	1	394	25	325 962	24	32	19	15 841	16	111	18	41 805
1910-1919	740	15	314 823	11	19	3	5 149	1	282	18	211 192	16	23	13	12 543	12	68	11	26 830
1920-1929	788	16	460 975	16	57	8	18 440	3	235	15	237 051	18	34	20	22 890	22	103	17	41 591
1930-1939	425	9	246 147	9	62	8	28 492	5	57	4	43 500	3	18	10	6 451	6	104	17	29 749
1940-1949	212	4	155 958	5	92	13	75 346	14	59	4	58 364	4	24	14	20 763	20	97	16	38 031
1950-1959	716	14	614 006	21	311	43	273 142	49	60	4	56 143	4	8	5	3 051	3	46	8	18 046
1960-1966	310	6	308 493	11	147	20	142 659	26	80	5	106 440	8	11	6	9 722	10	8	1	3 320

See note on page 84.

Voir note à la page 84.

MOBILE EQUIPMENT

Inland waterways

Craft in service classified by age

Table 37 (concluded)

Position at end of 1967

ÉQUIPEMENT MOBILE

Voies navigables

Bateaux en service classés par âge

Situation à la fin de 1967

Tableau 37 (fin)

Country and year of construction Pays et année de construction	Self-propelled barges Bateaux automoteurs			Self-propelled tankers Citernes automotrices			Dumb barges Chalandes et péniches			Dumb tankers Chalandes-citernes			Tugs Remorqueurs		
	Number Nombre	%	Carrying capacity Capacité de charge tons tonnes	Number Nombre	%	Carrying capacity Capacité de charge tons tonnes	Number Nombre	%	Carrying capacity Capacité de charge tons tonnes	Number Nombre	%	Carrying capacity Capacité de charge tons tonnes	Number Nombre	%	HP CV
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)
Yugoslavia Yougoslavie	14 100	4 089 100	6 100	2 283 100	629 100	393 228 100	137 100	122 880 100	234 100	69 161 100					
Total	—	—	—	—	87 14	50 658 13	6 4	3 836 3	6 3	1 008 1					
Before/Avant 1900	—	—	—	—	59 9	36 481 9	3 2	2 299 2	3 1	2 160 3					
1900-1909	—	—	—	—	91 14	57 337 15	24 18	18 011 15	17 7	10 340 15					
1910-1919	—	—	—	—	24 4	7 162 2	6 4	4 335 3	10 4	1 815 3					
1920-1929	1 7	120 3	1 17	622 27	14 2	8 824 2	3 2	2 249 2	14 6	3 259 5					
1930-1939	2 14	791 19	—	—	14 2	8 768 2	5 4	4 019 3	34 14	10 149 15					
1940-1949	2 14	1 349 33	1 17	184 8	14 2	35 040 9	28 20	26 541 22	56 24	11 125 16					
1950-1959	3 22	199 5	—	—	74 12	144 531 37	53 39	54 447 44	67 29	23 594 34					
1960-1966	1 7	54 1	3 50	1 372 60	179 29	44 427 11	9 7	7 143 6	27 12	5 711 8					
Unknown - Inconnue	5 36	1 576 39	1 17	105 5	87 14	44 427 11	9 7	7 143 6	27 12	5 711 8					

a Position at end of 1966.

a Situation à la fin de 1966.

Notes on Chart II

ton-kilometres per ton of wagon capacity were obtained by dividing the figures given in column 4 of table 10 by the capacity of the wagon stock given in column 11 of table 27 after adjustment where appropriate. The wagon stock on which the calculations have been based has, wherever possible, been adjusted to take account of the effect of wagon exchanges with neighbouring systems. Accordingly, the figures of wagon stocks have been increased or decreased by the percentages shown below:

	1962 %	1967 %
Austria	+ 13.8	+ 11.7
Belgium	— 0.7	+ 8.5
Denmark	+ 15.5	+ 1.8
Finland	+ 6.4	+ 9.7 (1966)
France	— 1.2	— 1.2
Greece	..	+ 6.5 (1966)
Italy	+ 0.2	+ 1.6
Luxembourg	+ 4.9	+ 3.0
Netherlands	+ 1.5	— 6.9
Norway	+ 3.5	+ 10.6
Portugal	..	— 3.5
Sweden	+ 0.2	— 0.5
Switzerland	+ 27.0	+ 12.3
Turkey	+ 2.3	+ 3.5
Western Germany	— 1.7	— 2.3 (1966)
Yugoslavia	..	+ 0.2

In the case of countries where no percentage is shown, the effect of wagons exchanged with other railway systems was taken into account because of lack of adequate data. The Belgian figures exclude iron ore transport of Ofoten Railway.

The average (carrying) capacity of a wagon was obtained by dividing column 11 of table 27 by column 10 of the same table.

The average wagon load was, in general, obtained by dividing the tons carried, column 5 of table 10, by the sum of the wagons loaded on the system and wagons received loaded from other systems, columns 7 and 8 respectively of table 10.

The average turn-round time was calculated by the secretariat using the following formula:

$$\frac{P + B}{L}$$

- P = total wagon park, including private owners' wagons;
- B = total number of days in year, including Sundays and public holidays;
- L = positive or negative balance of wagons exchanged with other railway systems, expressed in number of wagon-days, during the year;
- L = number of wagons loaded on system, plus number of wagons received loaded from other systems during the year.

Remarques concernant le diagramme II

Les chiffres de tonnes-kilomètres par tonne de capacité des wagons ont été obtenus en divisant les chiffres de la colonne 4 du tableau 10 par la capacité du parc total de wagons de la colonne 11 du tableau 27 après modification dans les cas appropriés. Les chiffres du parc de wagons, d'après lesquels les calculs ont été faits, ont été modifiés dans tous les cas où les données le permettaient, pour tenir compte des échanges de wagons avec les réseaux voisins. En conséquence, les chiffres des effectifs des wagons ont été augmentés ou diminués des pourcentages indiqués ci-dessous:

	1962 %	1967 %
Allemagne occidentale . . .	— 1,7	— 2,3 (1966)
Autriche	+ 13,8	+ 11,7
Belgique	— 0,7	+ 8,5
Danemark	+ 15,5	+ 1,8
Finlande	+ 6,4	+ 9,7 (1966)
France	— 1,2	— 1,2
Grèce	..	+ 6,5 (1966)
Italie	+ 0,2	+ 1,6
Luxembourg	+ 4,9	+ 3,0
Norvège	+ 3,5	+ 10,6
Pays-Bas	+ 1,5	— 6,9
Portugal	..	— 3,5
Suède	+ 0,2	— 0,5
Suisse	+ 27,0	+ 12,3
Turquie	+ 2,3	+ 3,5
Yougoslavie	..	+ 0,2

Dans le cas des pays où aucun pourcentage n'est indiqué, on n'a pas tenu compte du solde de wagons échangés avec d'autres réseaux de chemin de fer, du fait que des données suffisantes ne sont pas disponibles. Les chiffres de la Norvège ne comprennent pas les transports de minerai de fer par chemin de fer d'Ofoten.

La capacité (de charge) moyenne par wagon a été calculée, en général, en divisant la colonne 11 du tableau 27 par la colonne 10 de ce même tableau.

La charge moyenne par wagon a été calculée, en général, en divisant les tonnes transportées indiquées à la colonne 5 du tableau 10 par la somme des wagons chargés sur le réseau et des wagons entrés chargés d'autres réseaux dont les chiffres figurent aux colonnes 7 et 8 respectivement du tableau 10.

La durée moyenne de rotation des wagons a été calculée par le secrétariat selon la formule suivante:

$$\frac{PD + B}{L}$$

où:

- P = le parc total des wagons, y compris les wagons des particuliers;
- D = le nombre total de jours de l'année, y compris les dimanches et jours fériés;
- B = le solde positif ou négatif des wagons échangés avec d'autres réseaux de chemins de fer, exprimé en nombre de wagons-jours, au cours de l'année;
- L = le nombre de wagons chargés sur le réseau et le nombre des wagons reçus chargés d'autres réseaux pendant l'année.

CHART II

DIAGRAMME II

Utilization of railways goods wagons

Utilisation des wagons à marchandises

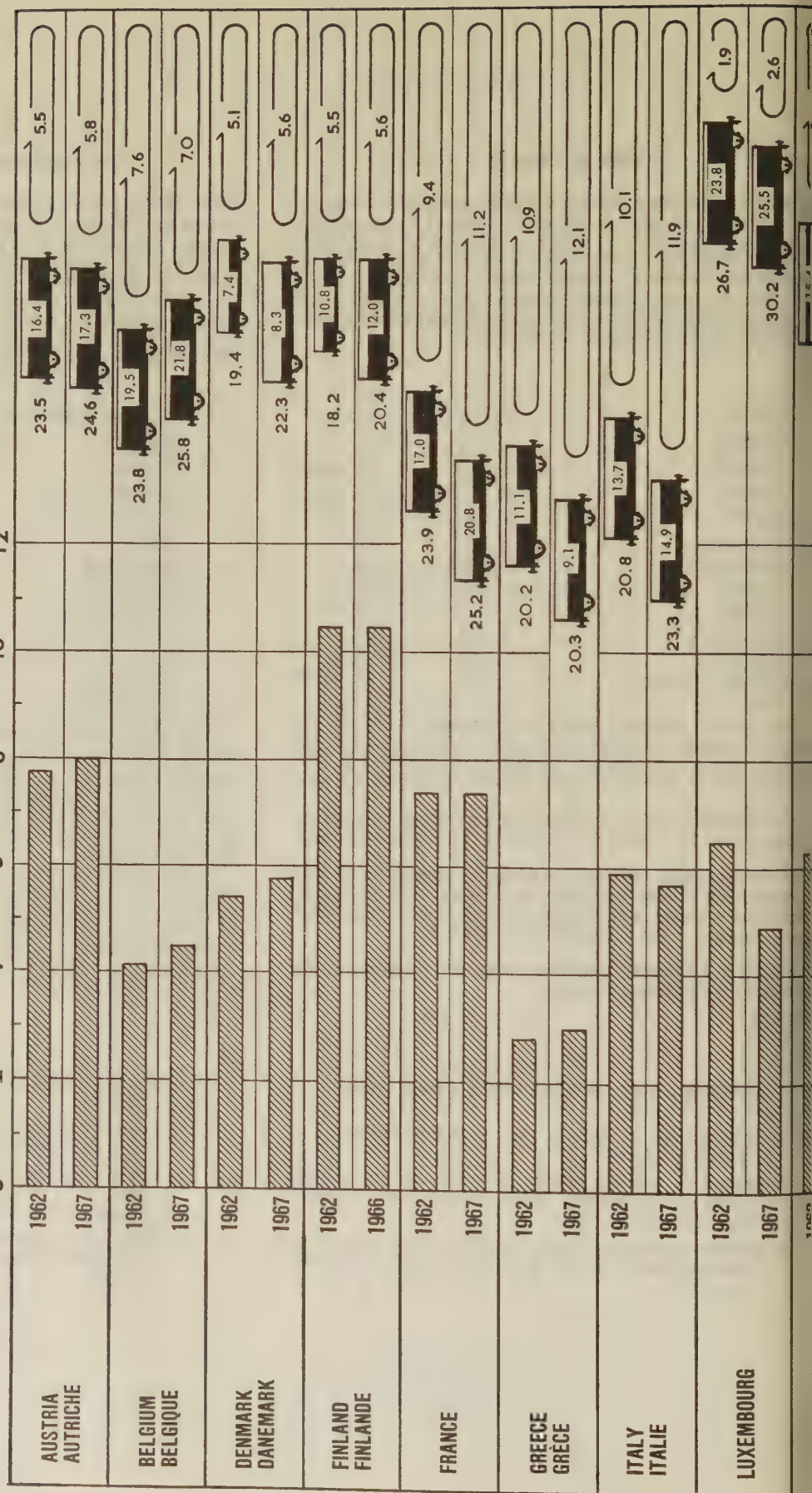
Thousand ton-kilometres per annum per ton of wagon capacity
Average capacity and load per wagon

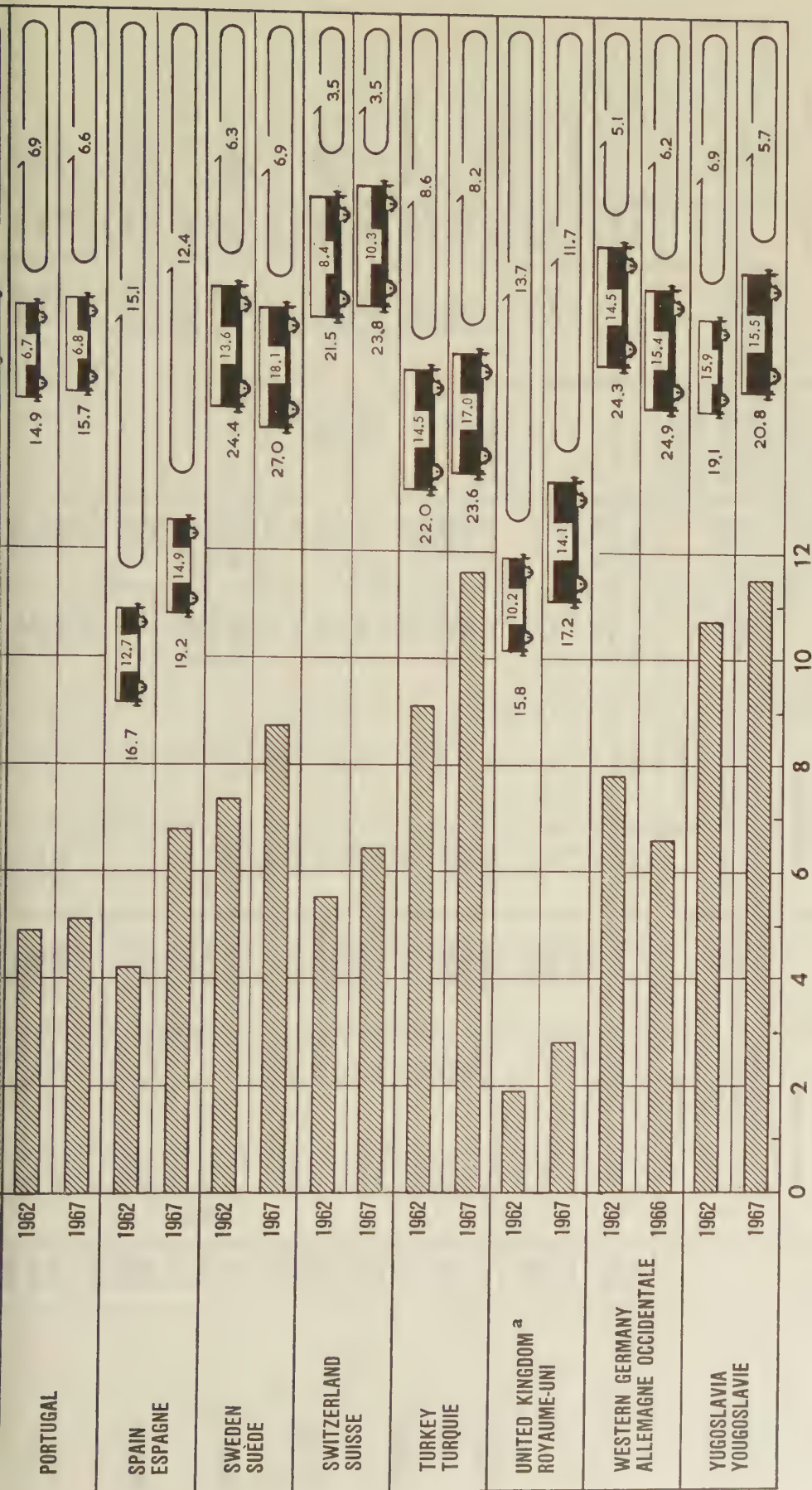
Milliers de tonnes-kilomètres par année par tonne de capacité des wagons
Capacité et chargement moyens d'un wagon

Average turnaround time

Durée moyenne de rotation d'un wagon

0 2 4 6 8 10 12





Thousand ton-kilometres per annum
per ton of wagon capacity

Milliers de tonnes-kilomètres par année
par tonne de capacité des wagons

Average wagon turnaround time (days)
Durée moyenne de rotation d'un wagon (jours)

Average wagon load
(tons)
Chargement moyen
d'un wagon (tonnes)

^a Grande-Bretagne.

For general notes see page 85.

For general notes see page 85.

MOBILE EQUIPMENT

Combined transport equipment

Number of containers owned or approved by railway administrations

ÉQUIPEMENT MOBILE

Matériel pour les transports combinés

Effectifs de containers appartenant à des administrations ferroviaires ou agréés par elles

Table 38

Tableau 38

Country <i>a</i>	Year	Railway-owned containers Containers appartenant aux administrations ferroviaires			Privately owned containers approved by railway administrations Containers appartenant à des particuliers et agréés par les administrations ferroviaires			Total			Année	Pays <i>a</i>
		Large containers Grands containers		Small containers Petits containers	Large containers Grands containers		Small containers Petits containers	Large containers Grands containers		Small containers Petits containers		
		Total	of which fitted for special conveyance <i>b</i> dont à porteur aménagé <i>b</i>		Total	of which fitted for special conveyance <i>b</i> dont à porteur aménagé <i>b</i>		Total	of which fitted for special conveyance <i>b</i> dont à porteur aménagé <i>b</i>			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
Austria	1962	—	—	3 709	3	—	—	3	—	3 709	1962	Autriche
	1966	—	—	4 163	11	—	4	11	—	4 167	1966	
	1967	—	—	4 163	11	—	5	11	—	4 168	1967	
Belgium	1962	1 464	1 464	1 960	2 045	—	51	3 509	1 464	2 011	1962	Belgique
	1966	1 146	1 146	2 067	2 603	—	20	3 749	1 146	2 087	1966	
	1967	1 146	1 146	2 067	2 610	—	30	3 756	1 146	2 097	1967	
Denmark	1962	—	—	2 373	—	—	4	—	—	2 377	1962	Danemark
	1966	—	—	2 341	—	—	4	—	—	2 345	1966	
	1967	—	—	2 758	—	—	—	—	—	2 758	1967	
Finland	1962	—	—	510	—	—	—	—	—	510	1962	Finlande
	1966	246	—	592	150	—	—	396	—	592	1966	
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1967	
France	1962	15 900	—	8 900	44 300	—	14 800	60 200	—	23 700	1962	France
	1966	18 630	—	8 840	87 510 *	—	13 990 *	106 140 *	—	22 830 *	1966	
	1967	18 480	—	8 830	99 860	—	13 990	118 340	—	22 820	1967	
Greece	1962	22	—	—	—	—	—	22	—	—	1962	Grèce
	1966	196	—	—	—	—	—	196	—	—	1966	
	1967	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1967	
Italy	1962	100	—	1 655	2 513	—	3 451	2 613	—	5 106	1962	Italie
	1966	117	—	1 655	2 051	—	5 702	2 168	—	7 357	1966	
	1967	117	—	1 654	2 171	—	5 516	2 288	—	7 170	1967	
Luxembourg	1962	—	—	47	—	—	—	—	—	—	1962	Luxembourg

Norway	1962 1966 1967	8 8 8	— — —	1 003 1 053 1 153	— — —	21 383 396	8 8 8	— — —	1 024 1 436 1 549	1962 1966 1967	Norvège
Poland	1962 1966 1967	1 150 2 991 2 840	— — —	15 302 17 690 16 959	— — —	— — —	1 150 2 991 2 840	— — —	15 302 17 690 16 959	1962 1966 1967	Pologne
Spain	1962 1966 1967	— — —	584 1 988 1 988	— — —	584 1 988 1 988	— 1 371 1 374	584 1 988 1 988	— 96 96	— 1 371 1 374	1962 1966 1967	Espagne
Sweden	1962 1966 1967	641 699 689	641 699 689	9 130 9 802 9 782	— 523 523	770 738 783	641 1 222 1 212	641 1 222 1 212	9 900 10 540 10 565	1962 1966 1967	Suède
Switzerland	1962 1966 1967	708 634 654	432 511 548	3 581 4 296 4 387	336 492 538	2 820 3 111 3 179	1 044 1 126 1 192	434 513 550	6 401 7 407 7 566	1962 1966 1967	Suisse
United Kingdom	1962 1966 1967	46 535 ^c 31 969 ^c 31 038 ^c								1962 1966 1967	Royaume-Uni
Western Germany	1962 1966 1967	22 111 25 689 ..	22 071 25 669 ..	98 466 110 204 ..	1 163 7 900 ..	2 187 3 021 ..	23 274 33 589 ..	23 190 28 749 ..	100 653 113 225 ..	1962 1966 1967	Allemagne occidentale
All above countries excluding the United Kingdom ^d	1962 1966 1967	43 780 51 170 50 800	24 678 28 095 28 130	147 040 163 160 163 000	51 160 103 810 116 450	24 100 28 340 28 300	94 940 154 980 167 250	25 799 31 796 31 840	171 140 191 500 191 300	1962 1966 1967	Ensemble des pays ci- dessus sauf le Royaume- Uni ^d

^a The figures refer to the principal system in each country (see table 21).

^b Large containers fitted for special conveyance are those which require for their securing the use of a wagon specially constructed for this purpose.

^c Including a few small containers.

^d Including estimates for items shown as not available (..).

^a Les chiffres se réfèrent au réseau principal de chaque pays (voir tableau 21).

^b Les grands containers à porteur aménagé sont ceux qui nécessitent, pour leur amarrage, l'emploi d'un wagon construit à cette fin.

^c Y compris quelques petits containers.

^d Y compris les estimations des données indiquées comme non disponibles (..).

Commodity categories	Goods having entered the country (thousand tons) Marchandises entrées dans le pays (en milliers de tonnes)												Catégorie de marchandises
	1966						1967						
	of which goods having entered by :						of which goods having entered by :						
	dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :						dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :						
	Total ^a	Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air	Total ^a	Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
All commodities including those in transit	25 722	16 460	4 351	4 904	—	3	25 342	15 749	4 783	4 803	—	3	Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit
All commodities excluding those in transit	16 824	10 412	2 352	4 053	—	3	16 022	9 833	2 469	3 713	—	3	Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit
— of which :													— dont :
1. Cereals	866	743	19	104	—	—	516	328	22	167	—	—	1. Céréales
2. Fresh fruits and vegetables	380	278	101	0	—	0	380	266	113	1	—	0	2. Fruits et légumes frais
3. Other food products, beverages, tobacco	479	333	131	15	—	0	465	304	147	14	—	0	3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	100	85	14	0	—	0	106	92	14	1	—	—	4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses
5. Wood, cork	574	416	65	92	—	0	721	529	127	65	—	—	5. Bois, liège
6. Fertilizers	389	339	1	50	—	—	367	326	2	39	—	—	6. Engrais
7. Crude minerals other than ore	761	516	198	47	—	0	671	472	162	37	—	—	7. Minéraux bruts, autres que minerais
8. Iron ore, scrap iron	1 580	692	6	882	—	—	1 252	959	4	289	—	0	8. Minerai de fer, ferrailles
9. Non-ferrous metal ore	120	112	3	5	—	—	128	123	4	1	—	—	9. Minerais de métaux non ferreux
10. Other crude materials	224	166	48	10	—	0	221	167	48	6	—	0	10. Autres matières brutes
11. Solid fuel	4 948	3 795	11	1 142	—	—	4 727	3 427	12	1 288	—	—	11. Combustibles solides
12. Petroleum and petroleum products, gas	3 701	977	1 086	1 638	—	0	3 718	924	1 058	1 737	—	0	12. Pétrole et produits pétroliers, gaz
13. Tars from coal and natural gas	23	23	1	—	—	—	34	27	1	6	—	—	13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel
14. Chemicals	1 072	915	150	7	—	0	1 143	965	170	7	—	0	14. Produits chimiques
15. Lime, cement, other mineral articles	336	118	217	1	—	0	344	111	233	0	—	0	15. Chaux, ciments, autres articles minéraux
16. Metals	580	429	94	57	—	0	520	354	113	53	—	0	16. Métaux
17. Manufactured metal articles	49	29	20	0	—	0	54	28	25	0	—	0	17. Articles manufacturés en métaux
18. Machines, transport equipment	398	312	82	2	—	1	381	292	85	2	—	1	18. Machines, matériel de transport
19. Miscellaneous manufactured													19. Articles manufacturés

	of which goods having left by :		of which goods having left by :		of which goods having left by :		of which goods having left by :		of which goods having left by :		of which goods having left by :		(14)			
	Total ^a	dont marchandises ayant quitté le pays par :				Total ^a	dont marchandises ayant quitté le pays par :				Total ^a	dont marchandises ayant quitté le pays par :				
		Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer		Air	Rail	Road Route	IWT Voie navigable		Sea Mer		Air		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)				
All commodities including those in transit	16 528	9 696	4 880	1 949	—	2	17 195	9 492	5 511	2 187	—	3	Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit			
All commodities excluding those in transit	7 631	3 649	2 879	1 099	—	2	7 875	3 598	3 174	1 098	—	3	Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit			
— of which :													— dont :			
1. Cereals	1	1	0	0	—	—	34	30	1	4	—	—	1. Céréales			
2. Fresh fruits and vegetables	36	21	15	—	—	0	19	11	8	—	—	—	2. Fruits et légumes frais			
3. Other food products, beverages, tobacco	185	133	51	1	—	0	240	163	75	2	—	0	3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs			
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	15	11	2	2	—	—	17	13	3	1	—	—	4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses			
5. Wood, cork	1 769	667	1 089	13	—	—	1 739	578	1 151 ^a	11	—	—	5. Bois, liège			
6. Fertilizers	0	0	0	—	—	—	0	—	0	—	—	—	6. Engrais			
7. Crude minerals other than ore	1 785	635	1 112	39	—	—	1 919	466	1 314	139	—	—	7. Minéraux bruts, autres que minerais			
8. Iron ore, scrap iron	121	33	0	88	—	—	12	11	1	0	—	—	8. Minerai de fer, ferrailles			
9. Non-ferrous metal ore	21	16	6	—	—	—	28	21	6	—	—	—	9. Minerais de métaux non ferreux			
10. Other crude materials	223	157	57	8	—	0	240	183	54	4	—	0	10. Autres matières brutes			
11. Solid fuel	20	11	9	—	—	—	64	11	15	37	—	—	11. Combustibles solides			
12. Petroleum and petroleum products, gas	104	70	7	27	—	—	103	84	9	11	—	—	12. Pétrole et produits pétroliers, gaz			
13. Tars from coal and natural gas	3	2	—	1	—	—	6	5	0	1	—	—	13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel			
14. Chemicals	701	404	35	262	—	0	835	541	40	254	—	0	14. Produits chimiques			
15. Lime, cement, other mineral articles	438	315	57	66	—	0	375	296	46	33	—	0	15. Chaux, ciments, autres articles minéraux			
16. Metals	1 327	609	154	563	—	0	1 335	618	150	567	—	0	16. Métaux			
17. Manufactured metal articles	113	76	32	5	—	0	108	70	30	7	—	0	17. Articles manufacturés en métaux			
18. Machines, transport equipment	205	146	43	15	—	1	187	126	47	13	—	1	18. Machines, matériel de transport			
19. Miscellaneous manufactured articles	563	344	209	8	—	1	613	372	224	13	—	2	19. Articles manufacturés divers			
20. Special transactions	0	0	—	—	—	0	—	—	—	—	—	—	20. Transactions spéciales			

Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit
Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit
— dont :
1. Céréales
2. Fruits et légumes frais
3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs
4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses
5. Bois, liège
6. Engrais
7. Minéraux bruts, autres que minerais
8. Minerai de fer, ferrailles
9. Minerais de métaux non ferreux
10. Autres matières brutes
11. Combustibles solides
12. Pétrole et produits pétroliers, gaz
13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel
14. Produits chimiques
15. Chaux, ciments, autres articles minéraux
16. Métaux
17. Articles manufacturés en métaux
18. Machines, matériel de transport
19. Articles manufacturés divers
20. Transactions spéciales

^a Including parcel post, for which no means of transport is indicated.

^a Y compris les colis postaux pour lesquels le mode de transport n'est pas indiqué.

Commodity categories	Goods having entered the country (thousand tons) Marchandises entrées dans le pays (en milliers de tonnes)													Catégorie de marchandises
	1966						1967							
	Total ^a	of which goods having entered by :					Total	of which goods having entered by :						
		dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :						dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :						
		Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air		Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	
All commodities including those in transit	116 716	20 982	10 929	30 229	44 358	14	..	..	..	..	..	..	Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit	
All commodities excluding those in transit	106 474	17 298	8 728	25 873	44 358	14	..	..	..	..	..	..	Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit	
— of which :													— dont :	
1. Cereals	3 926	3	63	800	2 838	—	..	..	..	..	..	..	1. Céréales	
2. Fresh fruits and vegetables	1 100	316	401	23	396	—	..	..	..	..	..	..	2. Fruits et légumes frais	
3. Other food products, beverages, tobacco	3 951	202	1 280	504	1 589	1	..	..	..	..	..	..	3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs	
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	687	2	67	240	371	—	..	..	..	..	..	..	4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses	
5. Wood, cork	1 724	58	529	76	1 019	—	..	..	..	..	..	..	5. Bois, liège	
6. Fertilizers	3 191	38	151	1 851	1 130	—	..	..	..	..	..	..	6. Engrais	
7. Crude minerals other than ore	15 612	439	1 476	12 681	920	—	..	..	..	..	..	..	7. Minéraux bruts, autres que minerais	
8. Iron ore, scrap iron	22 655	7 698	32	321	8 991	—	..	..	..	..	..	..	8. Minerai de fer, ferrailles	
9. Non-ferrous metal ore	1 812	32	71	313	1 393	—	..	..	..	..	..	..	9. Minerais de métaux non ferreux	
10. Other crude materials	1 620	65	444	76	985	—	..	..	..	..	..	..	10. Autres matières brutes	
11. Solid fuel	10 662	5 768	496	2 345	1 868	—	..	..	..	..	..	..	11. Combustibles solides	
12. Petroleum and petroleum products, gas	25 809	205	216	2 007	20 522	—	..	..	..	..	..	..	12. Pétrole et produits pétroliers, gaz	
13. Tars from coal and natural gas	91	11	46	26	5	—	..	..	..	..	..	..	13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel	
14. Chemicals	2 635	228	823	873	452	1	..	..	..	..	..	..	14. Produits chimiques	
15. Lime, cement, other mineral articles	995	287	485	127	81	—	..	..	..	..	..	..	15. Chaux, ciments, autres articles minéraux	
16. Metals	6 368	1 141	764	3 440	950	—	..	..	..	..	..	..	16. Métaux	
17. Manufactured metal articles	328	79	134	68	38	—	..	..	..	..	..	..	17. Articles manufacturés en métaux	
18. Machines, transport equipment	1 788	551	587	86	318	7	..	..	..	..	..	..	18. Machines, matériel de transport	
19. Miscellaneous manufactured articles	1 360	163	659	16	439	4	..	..	..	..	..	..	19. Articles manufacturés	

(1)	Total ^a	of which goods having left by : dont marchandises ayant quitté le pays par :					Total	of which goods having left by : dont marchandises ayant quitté le pays par :					(14)
		Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air		Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air	
(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)		
All commodities including those in transit	68 765	11 540	13 609	23 873	19 398	48	..	..	..	..	..	Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit	
All commodities excluding those in transit	58 524	7 855	11 408	19 517	19 398	48	..	..	..	..	..	Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit	
— of which :												— dont :	
1. Cereals	1 515	13	18	919	565	—	..	..	..	..	..	1. Céréales	
2. Fresh fruits and vegetables	673	171	371	7	123	1	..	..	..	..	..	2. Fruits et légumes frais	
3. Other food products, beverages, tobacco	2 414	100	850	444	838	1	..	..	..	..	..	3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs	
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	254	4	74	137	39	—	..	..	..	..	..	4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses	
5. Wood, cork	551	63	319	132	36	—	..	..	..	..	..	5. Bois, liège	
6. Fertilizers	4 135	1 645	187	583	1 720	—	..	..	..	..	..	6. Engrais	
7. Crude minerals other than ore	13 085	1 165	3 618	7 179	1 123	—	..	..	..	..	..	7. Minéraux bruts, autres que minerais	
8. Iron ore, scrap iron	1 888	355	38	1 451	43	—	..	..	..	..	..	8. Minerai de fer, ferrailles	
9. Non-ferrous metal ore	645	30	63	517	36	—	..	..	..	..	..	9. Minerais de métaux non ferreux	
10. Other crude materials	961	129	402	212	217	—	..	..	..	..	..	10. Autres matières brutes	
11. Solid fuel	1 942	408	15	1 334	185	—	..	..	..	..	..	11. Combustibles solides	
12. Petroleum and petroleum products, gas	7 181	56	314	3 142	3 516	36	..	..	..	..	..	12. Pétrole et produits pétroliers, gaz	
13. Tars from coal and natural gas	161	7	49	77	28	—	..	..	..	..	..	13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel	
14. Chemicals	2 518	236	587	241	1 454	—	..	..	..	..	..	14. Produits chimiques	
15. Lime, cement, other mineral articles	3 316	516	1 196	876	728	—	..	..	..	..	..	15. Chaux, ciments, autres articles minéraux	
16. Metals	13 967	2 477	1 734	2 196	7 561	—	..	..	..	..	..	16. Métaux	
17. Manufactured metal articles	621	33	227	13	349	—	..	..	..	..	..	17. Articles manufacturés en métaux	
18. Machines, transport equipment	1 292	315	404	26	544	3	..	..	..	..	..	18. Machines, matériel de transport	
19. Miscellaneous manufactured articles	1 319	88	938	31	256	5	..	..	..	..	..	19. Articles manufacturés divers	
20. Special transactions	88	44	3	2	39	—	..	..	..	..	..	20. Transactions spéciales	

^a Including goods for which no means of transport is indicated.

^a Y compris les marchandises pour lesquelles le mode de transport n'est pas indiqué.

Commodity categories	Goods having entered the country (thousand tons) Marchandises entrées dans le pays (en milliers de tonnes)												Catégorie de marchandises
	1966						1967						
	of which goods having entered by :						of which goods having entered by :						
	dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :						dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :						
	Total	Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air	Total	Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
All commodities including those in transit	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit
All commodities excluding those in transit	27 372	1 486	1 229	3	24 649	5	27 490	1 494	1 377	4	24 609	6	Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit
— of which :													— dont :
1. Cereals	751	3	2	0	746	—	748	5	2	—	741	—	1. Céréales
2. Fresh fruits and vegetables	169	51	48	—	70	0	164	47	69	0	48	0	2. Fruits et légumes frais
3. Other food products, beverages, tobacco	1 592	35	52	0	1 505	0	1 360	32	57	1	1 270	0	3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	448	4	14	—	430	—	573	3	10	0	560	0	4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses
5. Wood, cork	772	261	247	0	264	—	802	298	269	0	235	—	5. Bois, liège
6. Fertilizers	1 421	123	1	—	1 297	—	1 263	85	1	—	1 177	—	6. Engrais
7. Crude minerals other than ore	1 160	131	21	—	1 008	0	1 179	111	30	—	1 038	0	7. Minéraux bruts, autres que minerais
8. Iron ore, scrap iron	13	1	0	—	12	—	7	1	0	—	6	—	8. Minerai de fer, ferrailles
9. Non ferrous metal ore	20	1	1	0	18	—	24	2	2	—	20	—	9. Minerais de métaux non ferreux
10. Other crude materials	313	28	61	0	224	0	292	28	63	0	201	0	10. Autres matières brutes
11. Solid fuel	4 657	74	10	—	4 573	—	4 341	83	7	—	4 251	—	11. Combustibles solides
12. Petroleum and petroleum products, gas	12 627	112	136	—	12 379	0	13 048	114	94	—	12 840	0	12. Pétrole et produits pétroliers, gaz
13. Tars from coal and natural gas	17	3	0	—	14	—	20	3	1	—	16	—	13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel
14. Chemicals	655	151	136	0	367	1	758	173	170	0	414	1	14. Produits chimiques
15. Lime, cement, other mineral articles	243	76	83	0	84	0	296	84	124	0	88	0	15. Chaux, ciments, autres articles minéraux
16. Metals	1 232	122	77	0	1 033	0	1 268	123	91	0	1 054	0	16. Métaux
17. Manufactured metal articles	66	18	24	0	24	0	74	20	26	0	28	0	17. Articles manufacturés en métaux
18. Machines, transport equipment	495	158	78	1	256	2	501	145	89	1	263	3	18. Machines, matériel de transport
19. Miscellaneous manufactured articles	720	134	238	2	344	2	771	137	272	2	358	2	19. Articles manufacturés divers

	of which goods having left by :						of which goods having left by :						(14)
	dont marchandises ayant quitté le pays par :						dont marchandises ayant quitté le pays par :						
	Total	Rail	Road Route	IWT Vole navigable	Sea Mer	Air	Total	Rail	Road Route	IWT Vole navigable	Sea Mer	Air	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	
Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit	8 430	629	2 648	2	5 148	3	8 313	589	2 748	2	4 970	4	
— of which :													
1. Céréales	280	11	4	0	265	—	225	7	2	0	216	—	
2. Fruits et légumes frais	76	34	20	0	22	—	87	26	28	0	33	0	
3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs	2 158	238	563	0	1 357	0	2 184	204	591	0	1 389	0	
4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses	149	9	23	0	117	—	177	7	27	0	143	—	
5. Wood, cork	161	31	55	—	75	—	169	43	56	0	70	—	
6. Fertilizers	63	0	1	—	62	—	19	0	1	—	18	—	
7. Crude minerals other than ore	2 698	20	1 450	—	1 228	—	2 469	18	1 476	—	975	—	
8. Iron ore, scrap iron . .	151	6	0	—	145	—	173	6	1	—	166	—	
9. Non-ferrous metal ore .	13	3	3	—	7	—	14	3	5	—	6	—	
10. Other crude materials .	323	99	65	0	158	1	345	92	76	0	176	1	
11. Solid fuel	57	1	7	—	49	—	78	1	5	—	72	—	
12. Petroleum and petroleum products, gas	758	3	8	—	747	—	841	2	6	—	833	—	
13. Tars from coal and natural gas	11	0	0	—	11	—	19	0	0	—	19	—	
14. Chemicals	144	16	55	0	73	0	147	16	73	0	58	0	
15. Lime, cement, other mineral articles	562	23	225	0	314	0	457	26	209	0	222	0	
16. Metals	171	31	20	0	120	0	225	36	21	0	168	0	
17. Manufactured metal articles	34	6	13	0	15	0	41	8	16	0	17	0	
18. Machines, transport equipment	424	56	59	1	307	1	437	55	65	1	314	2	
19. Miscellaneous manufactured articles	194	41	77	1	74	1	203	38	90	1	73	1	
20. Special transactions . .	3	1	0	0	2	—	3	1	0	0	2	0	

Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit
Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit
— dont :
1. Céréales
2. Fruits et légumes frais
3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs
4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses
5. Bois, liège
6. Engrais
7. Minéraux bruts, autres que minerais
8. Minerai de fer, ferrailles
9. Minerais de métaux non ferreux
10. Autres matières brutes
11. Combustibles solides
12. Pétrole et produits pétroliers, gaz
13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel
14. Produits chimiques
15. Chaux, ciments, autres articles minéraux
16. Métaux
17. Articles manufacturés en métaux
18. Machines, matériel de transport
19. Articles manufacturés divers
20. Transactions spéciales

Commodity categories	Goods having entered the country (thousand tons) Marchandises entrées dans le pays (en milliers de tonnes)											Catégorie de marchandises		
	1966						1967							
	Total	of which goods having entered by :					Total	of which goods having entered by :						
		dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :						Total	dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :					
		Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air			Rail	Road Route	IWT Voie navigable		Sea Mer	Air
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	
All commodities including those in transit	129 124	15 936	9 294	10 035	93 807	51	150 328	15 269	11 225	11 295	112 489	50	Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit	
All commodities excluding those in transit													Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit	
— of which :													— dont :	
1. Cereals	1 476	53	20	712	692	0	1 317	38	24	659	596	0	1. Céréales	
2. Fresh fruits and vegetables	2 376	349	553	24	1 447	3	2 532	360	625	38	1 505	4	2. Fruits et légumes frais	
3. Other food products, beverages, tobacco	4 658	216	684	372	3 378	9	4 298	220	665	427	2 980	6	3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs	
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	1 386	11	109	189	1 077	0	1 341	8	137	177	1 018	0	4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses	
5. Wood, cork	2 580	145	72	60	2 304	—	2 702	152	120	53	2 377	0	5. Bois, liège	
6. Fertilizers	4 511	1 000	149	396	2 967	0	4 988	1 101	218	549	3 120	—	6. Engrais	
7. Crude minerals other than ore	7 490	714	3 646	1 977	1 153	0	9 008	669	4 579	2 495	1 265	0	7. Minéraux bruts, autres que minerais	
8. Iron ore, scrap iron	4 830	349	27	352	4 102	0	6 447	305	48	694	5 400	0	8. Minerai de fer, ferrailles	
9. Non-ferrous metal ore	1 981	28	45	376	1 532	0	2 139	31	41	367	1 700	0	9. Minerais de métaux non ferreux	
10. Other crude materials	2 652	200	401	242	1 807	2	2 340	178	392	249	1 518	3	10. Autres matières brutes	
11. Solid fuel	15 914	8 052	18	4 050	3 794	—	15 526	7 324	19	3 868	4 315	—	11. Combustibles solides	
12. Petroleum and petroleum products, gas	67 531	103	117	280	67 030	2	84 585	93	145	233	84 113	0	12. Pétrole et produits pétroliers, gaz	
13. Tars from coal and natural gas	544	61	33	49	400	—	603	66	35	91	411	—	13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel	
14. Chemicals	1 775	521	681	72	499	2	1 991	578	835	96	480	2	14. Produits chimiques	
15. Lime, cement, other mineral articles	964	325	572	5	62	0	1 038	262	697	14	65	0	15. Chaux, ciments, autres articles minéraux	
16. Metals	5 157	2 877	891	808	581	1	5 908	2 919	1 110	1 217	661	1	16. Métaux	
17. Manufactured metal articles	228	68	137	0	21	1	269	77	170	2	19	1	17. Articles manufacturés en métaux	
18. Machines, transport equipment	1 111	480	362	12	241	16	1 185	500	416	8	245	16	18. Machines, matériel de transport	
19. Miscellaneous manufactured articles													19. Articles manufacturés	

Goods having left the country
(thousand tons)
Marchandises sorties du pays
(en milliers de tonnes)

	of which goods having left by :					of which goods having left by :					of which goods having left by :					(14)
	Total	dont marchandises ayant quitté le pays par :				Total	dont marchandises ayant quitté le pays par :				Total	dont marchandises ayant quitté le pays par :				
		Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer		Air	Rail	Road Route	IWT Voie navigable		Sea Mer	Air			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)				
All commodities including those in transit	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..				
All commodities excluding those in transit	81 079	31 964	11 702	16 309	21 156	48	82 551	26 970	15 962	18 088	21 476	55				
— of which :																
1. Cereals	6 862	851	255	1 985	3 770	0	6 353	921	326	2 577	2 529	—				
2. Fresh fruits and vegetables	873	489	164	—	219	1	804	471	83	—	248	2				
3. Other food products, beverages, tobacco	4 281	902	1 172	689	1 514	4	4 064	752	1 198	625	1 485	4				
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	271	54	47	20	150	0	237	53	52	24	108	—				
5. Wood, cork	2 257	358	1 435	107	357	—	2 139	278	1 477	94	290	0				
6. Fertilizers	2 539	686	122	955	775	—	3 203	667	151	1 172	1 212	—				
7. Crude minerals other than ore	13 158	1 083	3 681	6 929	1 466	0	14 938	1 196	3 792	8 269	1 681	—				
8. Iron ore, scrap iron	20 745	20 222	186	175	162	—	20 482	15 999	4 034	231	218	—				
9. Non-ferrous metal ore	402	63	34	22	282	—	314	58	46	36	174	0				
10. Other crude materials	733	248	324	9	151	1	772	228	368	9	166	1				
11. Solid fuel	908	638	14	134	123	—	927	682	15	136	94	—				
12. Petroleum and petroleum products, gas	12 369	1 507	788	3 098	6 976	0	12 202	965	899	2 541	7 797	0				
13. Tars from coal and natural gas	96	14	22	6	54	0	105	12	20	2	71	—				
14. Chemicals	2 884	676	749	396	1 059	2	3 087	740	880	383	1 080	3				
15. Lime, cement, other mineral articles	1 500	334	557	42	567	0	1 514	336	468	34	676	0				
16. Metals	7 078	2 683	904	1 690	1 800	0	7 100	2 519	912	1 892	1 777	0				
17. Manufactured metal articles	367	78	94	9	185	1	362	62	103	18	177	1				
18. Machines, transport equipment	1 776	523	353	20	871	9	1 952	527	380	11	1 019	15				
19. Miscellaneous manufactured articles	1 520	377	549	19	551	24	1 538	354	580	25	555	24				
20. Special transactions	459	177	151	4	122	5	456	150	173	9	118	5				

Commodity categories	Goods having entered the country (thousand tons) Marchandises entrées dans le pays (en milliers de tonnes)												Catégorie de marchandises
	1966						1967						
	of which goods having entered by :						of which goods having entered by :						
	dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :						dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :						
	Total	Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air	Total	Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
All commodities including those in transit	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit
All commodities excluding those in transit	..	..	..	..	..	..	8 892	250	70	—	8 570	3	Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit
— of which :													— dont :
1. Cereals	..	..	..	..	..	..	281	0	—	—	281	—	1. Céréales
2. Fresh fruits and vegetables	..	..	..	..	..	..	51	6	3	—	43	0	2. Fruits et légumes frais
3. Other food products, beverages, tobacco	..	..	..	..	..	..	373	22	37	—	314	0	3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	..	..	..	..	..	..	19	0	0	—	19	0	4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses
5. Wood, cork	..	..	..	..	..	..	390	55	2	—	333	—	5. Bois, liège
6. Fertilizers	..	..	..	..	..	..	552	0	0	—	552	—	6. Engrais
7. Crude minerals other than ore	..	..	..	..	..	..	142	8	1	—	133	0	7. Minéraux bruts, autres que minerais
8. Iron ore, scrap iron	..	..	..	..	..	..	179	—	—	—	179	—	8. Minerai de fer, ferrailles
9. Non-ferrous metal ore	..	..	..	..	..	..	10	0	—	—	10	—	9. Minerais de métaux non ferreux
10. Other crude materials	..	..	..	..	..	..	157	9	0	—	148	0	10. Autres matières brutes
11. Solid fuel	..	..	..	..	..	..	238	9	0	—	229	—	11. Combustibles solides
12. Petroleum and petroleum products, gas	..	..	..	..	..	..	5 241	0	0	—	5 240	0	12. Pétrole et produits pétroliers, gaz
13. Tars from coal and natural gas	..	..	..	..	..	..	10	1	0	—	9	0	13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz nat.
14. Chemicals	..	..	..	..	..	..	271	11	5	—	255	0	14. Produits chimiques
15. Lime, cement, other mineral articles	..	..	..	..	..	..	53	14	5	—	34	0	15. Chaux, ciments, autres articles minéraux
16. Metals	..	..	..	..	..	..	531	8	0	—	523	0	16. Métaux
17. Manufactured metal articles	..	..	..	..	..	..	30	6	1	—	23	0	17. Articles manufacturés en métaux
18. Machines, transport equipment	..	..	..	..	..	..	194	74	12	—	107	1	18. Machines, matériel de transport
19. Miscellaneous manufactured articles	..	..	..	..	..	..	168	25	4	—	138	1	19. Articles manufacturés divers

Marchandises sorties du pays (en milliers de tonnes)												
1966							1967					
	Total	of which goods having left by :					Total	of which goods having left by :				
		Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air		Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
All commodities including those in transit	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
All commodities excluding those in transit	..	..	..	..	..	..	3 954	200	93	—	3 659	1
— of which :												
1. Cereals	..	..	..	..	..	..	472	2	—	—	470	—
2. Fresh fruits and vegetables	..	..	..	..	..	..	311	127	57	—	127	0
3. Other food products, beverages, tobacco	..	..	..	..	..	..	390	14	6	—	370	0
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	..	..	..	..	..	..	39	0	0	—	39	0
5. Wood, cork	..	..	..	..	..	..	0	—	—	—	0	—
6. Fertilizers	..	..	..	..	..	..	60	20	—	—	40	—
7. Crude minerals other than ore	..	..	..	..	..	..	574	4	3	—	568	—
8. Iron ore, scrap iron	..	..	..	..	..	..	58	—	—	—	58	—
9. Non-ferrous metal ore	..	..	..	..	..	..	1 189	0	0	—	1 189	—
10. Other crude materials	..	..	..	..	..	..	80	24	0	—	56	0
11. Solid fuel	..	..	..	..	..	..	—	—	—	—	—	—
12. Petroleum and petroleum products, gas	..	..	..	..	..	..	240	—	10	—	230	—
13. Tars from coal and natural gas	..	..	..	..	..	..	—	—	—	—	—	—
14. Chemicals	..	..	..	..	..	..	80	2	4	—	75	0
15. Lime, cement, other mineral articles	..	..	..	..	..	..	357	2	7	—	348	0
16. Metals	..	..	..	..	..	..	73	1	2	—	70	0
17. Manufactured metal articles	..	..	..	..	..	..	4	2	0	—	2	0
18. Machines, transport equipment	..	..	..	..	..	..	4	0	1	—	3	0
19. Miscellaneous manufactured articles	..	..	..	..	..	..	22	4	1	—	16	1
20. Special transactions	..	..	..	..	..	..	—	—	—	—	—	—

Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit
Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit
— dont :
1. Céréales
2. Fruits et légumes frais
3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs
4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses
5. Bois, liège
6. Engrais
7. Minéraux bruts, autres que minerais
8. Minéral de fer, ferrailles
9. Minerais de métaux non ferreux
10. Autres matières brutes
11. Combustibles solides
12. Pétrole et produits pétroliers, gaz
13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel
14. Produits chimiques
15. Chaux, ciments, autres articles minéraux
16. Métaux
17. Articles manufacturés en métaux
18. Machines, matériel de transport
19. Articles manufacturés divers
20. Transactions spéciales

Goods having entered the country (thousand tons) Marchandises entrées dans le pays (en milliers de tonnes)														Catégorie de marchandises
Commodity categories		1966					1967							
		of which goods having entered by :					of which goods having entered by :							
		dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :					dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :							
Total	Rail	Road Route	IWT Vole navigable	Sea Mer	Air	Total	Rail	Road Route	IWT Vole navigable	Sea Mer	Air	(14)		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)		
All commodities including those in transit	26 223	25 003	82	1 023	112 ^a	3	28 777 ^b	25 252	124	1 053 ^c	—	2	Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit	
All commodities excluding those in transit	14 892	13 818	82	942	47 ^a	3	18 121 ^b	14 749	124	900	—	2	Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit	
— of which :													— dont :	
1. Cereals	..	266	..	..	..	..	123	105	1	17	—	..	1. Céréales	
2. Fresh fruits and vegetables	..	104	..	..	..	..	151	141	6	4	—	..	2. Fruits et légumes frais	
3. Other food products, beverages, tobacco	..	447	..	..	..	..	580	540	28	12	—	..	3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs	
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	..	101	..	..	..	..	78	77	1	—	—	..	4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses	
5. Wood, cork	..	2 277	..	..	..	..	2 143	2 143	0	—	—	..	5. Bois, liège	
6. Fertilizers	..	830	..	..	..	..	1 001	897	—	104	—	..	6. Engrais	
7. Crude minerals other than ore	..	836	..	..	..	..	882	871	0	11	—	..	7. Minéraux bruts, autres que minerais	
8. Iron ore, scrap iron	..	1 817	..	..	..	..	2 593	2 004	0	589	—	..	8. Minerai de fer, ferrailles	
9. Non-ferrous metal ore	..	22	..	..	..	..	35	24	3	8	—	..	9. Minerais de métaux non ferreux	
10. Other crude materials	..	221	..	..	..	..	300	248	37	15	—	..	10. Autres matières brutes	
11. Solid fuel	..	4 065	..	..	..	..	3 611	3 534	—	77	—	..	11. Combustibles solides	
12. Petroleum and petroleum products, gas	..	696	..	..	..	..	3 531 ^b	1 184	1	—	—	..	12. Pétrole et produits pétroliers, gaz	
13. Tars from coal and natural gas	..	.. ^d	..	..	..	..	.. ^d	.. ^d	.. ^d	.. ^d	—	..	13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel	
14. Chemicals	..	446	..	..	..	..	556	523	11	22	—	..	14. Produits chimiques	
15. Lime, cement, other mineral articles	..	271	..	..	..	..	789	788	1	—	—	..	15. Chaux, ciments, autres articles minéraux	
16. Metals	..	806	..	..	..	..	951	945	5	1	—	..	16. Métaux	
17. Manufactured metal articles	..	32	..	..	..	..	32	30	1	1	—	..	17. Articles manufacturés en métaux	
18. Machines, transport equipment	..	236	..	..	..	..	302	300	2	0	—	..	18. Machines, matériel de transport	
19. Miscellaneous manufactured articles	..	207	..	..	..	..	248	229	18	1	—	..	19. Articles manufacturés divers	

	of which goods having left by :					of which goods having left by :					of which goods having left by :					(14)
	Total	dont marchandises ayant quitté le pays par :				Total	dont marchandises ayant quitté le pays par :				Total	dont marchandises ayant quitté le pays par :				
		Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer		Air	Rail	Road Route	IWT Voie navigable		Sea Mer	Air			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)				
All commodities including those in transit	17 427	16 470	99	641	213 ^a	4	16 726	15 634	139	948 ^c	—	5	Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit			
All commodities excluding those in transit	6 096	5 285	99	560	148 ^a	4	6 070	5 131	139	795	—	5	Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit			
— of which :													— dont :			
1. Cereals	..	20	..	..	..	..	26	21	—	—	—	..	1. Céréales			
2. Fresh fruits and vegetables	..	410	..	..	..	..	566	526	32	8	—	..	2. Fruits et légumes frais			
3. Other food products, beverages, tobacco	..	781	..	..	..	..	869	829	32	8	—	..	3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs			
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	..	31	..	..	..	..	35	35	0	—	—	..	4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses			
5. Wood, cork	..	222	..	..	..	..	306	274	2	30	—	..	5. Bois, liège			
6. Fertilizers	..	235	..	..	..	..	202	114	2	86	—	..	6. Engrais			
7. Crude minerals other than ore	..	564	..	..	..	..	298	298	—	—	—	..	7. Minéraux bruts, autres que minerais			
8. Iron ore, scrap iron	..	11	..	..	..	..	7	7	0	—	—	..	8. Minerai de fer, ferrailles			
9. Non-ferrous metal ore	..	584	..	..	..	..	672	615	0	57	—	..	9. Minerais de métaux non ferreux			
10. Other crude materials	..	81	..	..	..	..	68	62	6	—	—	..	10. Autres matières brutes			
11. Solid fuel	..	92	..	..	..	..	204	116	—	88	—	..	11. Combustibles solides			
12. Petroleum and petroleum products, gas	..	353	..	..	..	..	605	393	6	206	—	..	12. Pétrole et produits pétroliers, gaz			
13. Tars from coal and natural gas	..	.. ^d	..	..	..	..	.. ^d	.. ^d	.. ^d	.. ^d	—	..	13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel			
14. Chemicals	..	211	..	..	..	..	273	259	6	8	—	..	14. Produits chimiques			
15. Lime, cement, other mineral articles	..	458	..	..	..	..	309	303	5	1	—	..	15. Chaux, ciments, autres articles minéraux			
16. Metals	..	718	..	..	..	..	842	682	15	145	—	..	16. Métaux			
17. Manufactured metal articles	..	62	..	..	..	..	183	65	9	109	—	..	17. Articles manufacturés en métaux			
18. Machines, transport equipment	..	183	..	..	..	..	199	197	2	—	—	..	18. Machines, matériel de transport			
19. Miscellaneous manufactured articles	..	116	..	..	..	..	142	137	4	1	—	..	19. Articles manufacturés divers			
20. Special transactions	..	153	..	..	..	..	259	198	18	43	—	..	20. Transactions spéciales			

^a Combined sea - IWT transport without transshipment.^b Including 2 346 thousand tons of fuel and gas transported by pipeline.^c Transit includes transport between ports abroad which do not pass through any Hungarian port.^d Included in item 12.^a Transports combinés mer - voie navigable, sans transbordement.^b Y compris 2 346 milliers de tonnes de pétrole et de gaz transportées par pipeline.^c Le transit comprend les transports d'un port étranger à un autre sans passer par un port hongrois.^d Compris dans la rubrique 12.

Commodity categories	Goods having entered the country (thousand tons) Marchandises entrées dans le pays (en milliers de tonnes)												Catégorie de marchandises
	1966						1967						
	of which goods having entered by:						of which goods having entered by:						
	dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :						dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :						
	Total	Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air	Total	Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
All commodities including those in transit	196 617 ^a	5 889	11 744	54 760	124 066	22	215 554 ^b	6 187	13 604	64 476	131 080	22	Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit
All commodities excluding those in transit	171 595 ^a	5 452	10 151	32 262	123 573	22	188 514 ^b	5 795	11 891	39 977	130 644	22	Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit
— of which :													— dont :
1. Cereals	7 751	1	6	235	7 509	—	8 682	1	5	520	8 156	—	1. Céréales
2. Fresh fruits and vegetables	1 219	173	179	9	858	0	1 286	190	203	10	883	0	2. Fruits et légumes frais
3. Other food products, beverages, tobacco	6 604	89	792	587	5 135	1	7 154	106	994	741	5 312	1	3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	3 834	12	69	47	3 706	—	3 815	37	99	69	3 610	—	4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses
5. Wood, cork	3 084	171	328	109	2 476	—	2 946	132	428	104	2 282	—	5. Bois, liège
6. Fertilizers	4 925	72	63	1 470	3 320	—	5 759	57	75	1 541	4 086	—	6. Engrais
7. Crude minerals other than ore	24 884	805	2 502	17 261	4 316	—	28 287	1 076	3 200	19 751	4 260	—	7. Minéraux bruts, autres que minerais
8. Iron ore, scrap iron	20 070	37	7	110	19 916	—	23 186	26	7	126	23 027	—	8. Minerai de fer, ferrailles
9. Non-ferrous metal ore	3 196	15	29	92	3 060	—	2 994	15	34	95	2 850	—	9. Minerais de métaux non ferreux
10. Other crude materials	2 100	62	234	44	1 760	0	2 122	66	273	43	1 739	1	10. Autres matières brutes
11. Solid fuel	12 412	1 854	422	4 345	5 791	—	14 251	1 856	463	7 280	4 652	—	11. Combustibles solides
12. Petroleum and petroleum products, gas	63 258 ^a	115	571	2 304	60 133	0	67 363 ^b	120	629	2 670	63 759	—	12. Pétrole et produits pétroliers, gaz
13. Tars from coal and natural gas	812	13	56	248	495	—	826	12	49	263	502	—	13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel
14. Chemicals	4 292	216	963	1 189	1 923	1	4 892	230	1 127	1 321	2 213	1	14. Produits chimiques
15. Lime, cement, other mineral articles	3 862	720	1 302	1 618	222	0	3 990	735	1 321	1 717	217	0	15. Chaux, ciments, autres articles minéraux
16. Metals	4 999	421	961	2 366	1 250	1	6 453	468	1 098	3 470	1 417	0	16. Métaux
17. Manufactured metal articles	398	50	229	29	89	1	483	56	290	55	81	1	17. Articles manufacturés en métaux
18. Machines, transport equipment	1 620	410	599	151	451	9	1 631	403	642	163	415	8	18. Machines, matériel de transport
19. Miscellaneous manufactured													19. Articles manufacturés

	of which goods having left by :						of which goods having left by :						(14)
	dont marchandises ayant quitté le pays par :						dont marchandises ayant quitté le pays par :						
	Total	Rail	Road Route	IWT Vole navigable	Sea Mer	Air	Total	Rail	Road Route	IWT Vole navigable	Sea Mer	Air	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	
All commodities including those in transit	143 931 ^c	5 187	11 614	81 173	34 009	23	157 743 ^d	5 202	12 616	86 485	39 146	27	Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit
All commodities excluding those in transit	118 909 ^c	4 750	10 021	59 146	33 044	23	130 703 ^d	4 810	10 903	62 757	37 939	27	Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit
— of which :													— dont :
1. Cereals	4 406	4	98	2 612	1 692	—	5 532	7	138	3 310	2 077	—	1. Céréales
2. Fresh fruits and vegetables	2 111	286	1 284	160	380	1	2 302	235	1 390	148	528	1	2. Fruits et légumes frais
3. Other food products, beverages, tobacco	5 919	304	1 776	1 769	2 068	2	6 354	294	1 870	1 798	2 390	2	3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	2 698	47	167	1 926	558	—	2 782	42	178	1 970	592	—	4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses
5. Wood, cork	1 028	75	225	672	56	—	922	46	228	578	70	—	5. Bois, liège
6. Fertilizers	4 664	15	88	2 499	2 062	—	5 729	18	97	2 994	2 620	—	6. Engrais
7. Crude minerals other than ore	14 298	149	966	11 772	1 411	—	13 633	150	876	11 130	1 477	—	7. Minéraux bruts, autres que minerais
8. Iron ore, scrap iron	17 173	167	14	16 596	396	—	20 106	594	20	19 019	473	—	8. Minerai de fer, ferrailles
9. Non-ferrous metal ore	3 022	36	126	2 710	150	—	2 826	45	125	2 473	183	—	9. Minerais de métaux non ferreux
10. Other crude materials	1 844	200	740	499	399	6	1 848	174	785	467	416	6	10. Autres matières brutes
11. Solid fuel	9 758	2 209	485	4 966	2 098	—	11 419	1 991	597	4 838	3 993	—	11. Combustibles solides
12. Petroleum and petroleum products, gas	37 243 ^c	215	193	9 894	15 016	0	39 646 ^d	242	225	10 840	14 072	—	12. Pétrole et produits pétroliers, gaz
13. Tars from coal and natural gas	679	22	67	243	347	—	707	27	60	297	323	—	13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel
14. Chemicals	4 939	364	1 060	832	2 682	1	5 858	351	1 315	1 072	3 119	1	14. Produits chimiques
15. Lime, cement, other mineral articles	1 238	49	925	134	130	0	1 311	35	1 020	111	145	0	15. Chaux, ciments, autres articles minéraux
16. Metals	4 304	304	413	1 483	2 104	0	6 002	290	505	1 369	3 838	0	16. Métaux
17. Manufactured metal articles	311	29	108	28	146	0	324	22	115	25	162	0	17. Articles manufacturés en métaux
18. Machines, transport equipment	1 328	163	287	55	817	6	1 362	141	296	47	869	9	18. Machines, matériel de transport
19. Miscellaneous manufactured articles	1 889	101	981	292	508	7	1 982	100	1 043	266	565	8	19. Articles manufacturés divers
20. Special transactions	57	9	20	2	26	0	58	6	20	5	27	0	20. Transactions spéciales

^a Including 135 000 tons having entered the country by pipeline.

^b Including 185 000 tons having entered the country by pipeline.

^c Including 11 925 000 tons having left the country by pipeline.

^d Including 14 267 000 tons having left the country by pipeline.

^a Y compris 135 000 tonnes entrées dans le pays par oléoduc.

^b Y compris 185 000 tonnes entrées dans le pays par oléoduc.

^c Y compris 11 925 000 tonnes sorties du pays par oléoduc.

^d Y compris 14 267 000 tonnes sorties du pays par oléoduc.

Commodity categories	Goods having entered the country (thousand tons) Marchandises entrées dans le pays (en milliers de tonnes)										Catégorie de marchandises		
	1966						1967						
	of which goods having entered by :						of which goods having entered by :						
	Total	dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :					Total ^a	dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :					
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
All commodities including those in transit	32 058	16 445 ^b	909	— ^c	14 699	5	32 977	16 336 ^b	1 170	— ^c	15 375	13	Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit
All commodities excluding those in transit	16 655	1 042	909	— ^c	14 699	5	17 574	933	1 170	— ^c	15 375	13	Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit
— of which :													— dont :
1. Cereals	..	..	..	..	..	..	694	4	1	—	689	—	1. Céréales
2. Fresh fruits and vegetables	..	..	..	..	..	..	166	18	6	—	142	0	2. Fruits et légumes frais
3. Other food products, beverages, tobacco . .	..	..	..	..	..	..	550	12	25	—	513	0	3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	..	..	..	..	..	..	238	0	1	—	237	0	4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses
5. Wood, cork	..	..	..	..	..	..	1 914	551	820	— ^c	480	0	5. Bois, liège
6. Fertilizers	..	..	..	..	..	..	490	7	0	—	483	—	6. Engrais
7. Crude minerals other than ore	..	..	..	..	..	..	1 007	5	6	—	995	0	7. Minéraux bruts, autres que minerais
8. Iron ore, scrap iron . .	..	..	..	..	..	..	47	2	0	—	45	—	8. Minerai de fer, ferrailles
9. Non-ferrous metal ore .	..	..	..	..	..	..	831	0	1	—	830	—	9. Minerais de métaux non ferreux
10. Other crude materials .	..	..	..	..	..	..	165	59	21	—	85	0	10. Autres matières brutes
11. Solid fuel	..	..	..	..	..	..	1 116	1	1	—	1 114	—	11. Combustibles solides
12. Petroleum and petroleum products, gas	..	..	..	..	..	..	7 001	8	8	—	6 985	0	12. Pétrole et produits pétroliers, gaz
13. Tars from coal and natural gas	..	..	..	..	..	..	77	0	0	—	77	0	13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel
14. Chemicals	..	..	..	..	..	..	1 117	15	49	—	1 053	0	14. Produits chimiques
15. Lime, cement, other mineral articles	..	..	..	..	..	..	222	15	23	—	183	0	15. Chaux, ciments, autres articles minéraux
16. Metals	..	..	..	..	..	..	995	62	21	—	911	0	16. Métaux
17. Manufactured metal articles	..	..	..	..	..	..	70	12	11	—	47	0	17. Articles manufacturés en métaux
18. Machines, transport equipment	..	..	..	..	..	..	675 ^d	127	121	—	401	12	18. Machines, matériel de transport
19. Miscellaneous manufactures	..	..	..	..	..	..							19. Articles manufacturés

	of which goods having left by : dont marchandises ayant quitté le pays par :					Total ^a	of which goods having left by : dont marchandises ayant quitté le pays par :					(14)	
	Total						Total ^a						
	Rail	Road Route	IWT Vole navigable	Sea Mer	Air		Rail	Road Route	IWT Vole navigable	Sea Mer	Air		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	
All commodities including those in transit	26 895	432	429	— ^c	26 032 ^b	2	27 299	384	358	— ^c	26 455 ^b	2	Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit
All commodities excluding those in transit	11 770	432	429	— ^c	10 907	2	12 174	384	358	— ^c	11 330	2	Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit
— of which :													— dont :
1. Cereals	..	..	..	..	..	..	0	0	0	—	0	—	1. Céréales
2. Fresh fruits and vegetables	..	..	..	..	..	..	13	4	2	—	7	—	2. Fruits et légumes frais
3. Other food products, beverages, tobacco	..	..	..	..	..	..	592	15	31	—	544	—	3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	..	..	..	..	..	..	239	5	4	—	230	—	4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses
5. Wood, cork	..	..	..	..	..	..	181	27	24	— ^c	45	—	5. Bois, liège
6. Fertilizers	..	..	..	..	..	..	1 480	134	4	—	1 342	—	6. Engrais
7. Crude minerals other than ore	..	..	..	..	..	..	1 402	24	10	—	1 368	—	7. Minéraux bruts, autres que minerais
8. Iron ore, scrap iron	..	..	..	..	..	..	1 517	0	0	—	1 507	—	8. Minerai de fer, ferrailles
9. Non-ferrous metal ore	..	..	..	..	..	..	448	7	1	—	440	—	9. Minerais de métaux non ferreux
10. Other crude materials	..	..	..	..	..	..	1 365	8	30	—	1 326	—	10. Autres matières brutes
11. Solid fuel	..	..	..	..	..	..	179	0	0	—	179	—	11. Combustibles solides
12. Petroleum and petroleum products, gas	..	..	..	..	..	..	1 135	3	2	—	1 130	—	12. Pétrole et produits pétroliers, gaz
13. Tars from coal and natural gas	..	..	..	..	..	..	22	0	0	—	22	—	13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel
14. Chemicals	..	..	..	..	..	..	430	31	46	—	353	—	14. Produits chimiques
15. Lime, cement, other mineral articles	..	..	..	..	..	..	505	15	16	—	474	—	15. Chaux, ciment, autres articles minéraux
16. Metals	..	..	..	..	..	..	1 532	45	23	—	1 464	—	16. Métaux
17. Manufactured metal articles	..	..	..	..	..	..	35	5	8	—	22	—	17. Articles manufacturés en métaux
18. Machines, transport equipment	..	..	..	..	..	..	238 ^d	40	71	—	124	2	18. Machines, matériel de transport
19. Miscellaneous manufactured articles	..	..	..	..	..	..	859	21	86	—	751	—	19. Articles manufacturés divers
20. Special transactions	..	..	..	..	..	..	2	0	0	—	2	—	20. Transactions spéciales

^a X compris les marchandises pour lesquelles le mode de transport n'est pas indiqué.
^b Y compris le minerai de fer transporté par le chemin de fer d'Oslo à la Suède pour embarquement à Narvik (17 120 000 tonnes chargées en 1967).
^c A l'exclusion du flottage de bois entre la Norvège et la Suède (63 000 tonnes sont entrées en Norvège et 85 000 tonnes en sont sorties en 1967).
^d Non compris les navires et les aéronefs.

Commodity categories	Goods having entered the country (tousand thoues) Marchandises entrées dans le pays (en milliers de tonnes)												Catégorie de marchandises
	1966						1967						
	Total	of which goods having entered by :					Total ^a	of which goods having entered by :					
		dont marchandises ayant pénétré dans le pays par						dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :					
		Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air		Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
All commodities including those in transit	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit
All commodities excluding those in transit	..	..	..	..	..	..	36 581	1 347 ^b	1 236 ^c	—	33 909	13	Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit
— of which :													— dont :
1. Cereals	..	..	..	..	..	..	152	1	0	—	151	0	1. Céréales
2. Fresh fruits and vegetables	..	..	..	..	..	..	415	103	81	—	229	2	2. Fruits et légumes frais
3. Other food products, beverages, tobacco	..	..	..	..	..	..	1 213	93	179	—	941	0	3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	..	..	..	..	..	..	174	7	10	—	157	0	4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses
5. Wood, cork	..	..	..	..	..	..	362	42	75	—	175	0	5. Bois, liège
6. Fertilizers	..	..	..	..	..	..	1 169	92	11	—	1 067	0	6. Engrais
7. Crude minerals other than ore	..	..	..	..	..	..	2 195	81	31	—	2 084	0	7. Minéraux bruts, autres que minerais
8. Iron ore, scrap iron	..	..	..	..	..	..	101	8	0	—	92	0	8. Minerai de fer, ferrailles
9. Non-ferrous metal ore	..	..	..	..	..	..	464	11	2	—	452	0	9. Minerais de métaux non ferreux
10. Other crude materials	..	..	..	..	..	..	261	41	67	—	151	1	10. Autres matières brutes
11. Solid fuel	..	..	..	..	..	..	2 697	38	1	—	2 658	—	11. Combustibles solides
12. Petroleum and petroleum products, gas	..	..	..	..	..	..	22 583	23	69	—	22 491	0	12. Pétrole et produits pétroliers, gaz
13. Tars from coal and natural gas	..	..	..	..	..	..	41	4	1	—	36	0	13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel
14. Chemicals	..	..	..	..	..	..	1 308	248	160	—	900	0	14. Produits chimiques
15. Lime, cement, other mineral articles	..	..	..	..	..	..	444	117	102	—	226	0	15. Chaux, ciments, autres articles minéraux
16. Metals	..	..	..	..	..	..	1 726	128	74	—	1 524	0	16. Métaux
17. Manufactured metal articles	..	..	..	..	..	..	110	27	33	—	50	0	17. Articles manufacturés en métaux
18. Machines, transport equipment	..	..	..	..	..	..	602	174	133	—	291	4	18. Machines, matériel de transport
19. Miscellaneous manufactured articles	..	..	..	..	..	..	550	110	50	—	50	—	19. Articles manufacturés

(thousand tons)

Marchandises sorties du pays
(en milliers de tonnes)

	of which goods having left by :					Total ^a	of which goods having left by :					(14)
	dont marchandises ayant quitté le pays par :						dont marchandises ayant quitté le pays par :					
	Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air		Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air	
Total	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
(1)												
All commodities including those in transit	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
All commodities excluding those in transit	..	..	..	..	..	..	41 642	19 534 ^b	1 827 ^c	—	20 205	6
— of which :												
1. Cereals	..	..	..	..	..	..	550	7	1	—	542	0
2. Fresh fruits and vegetables	..	..	..	..	..	..	21	5	7	—	9	0
3. Other food products, beverages, tobacco	..	..	..	..	..	..	163	72	33	—	58	0
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	..	..	..	..	..	..	95	8	9	—	78	0
5. Wood, cork	..	..	..	..	..	..	4 476	1 051	756	—	2 601	0
6. Fertilizers	..	..	..	..	..	..	100	6	0	—	94	0
7. Crude minerals other than ore	..	..	..	..	..	..	1 767	29	37	—	1 702	0
8. Iron ore, scrap iron	..	..	..	..	..	..	23 373	17 197	0	—	6 176	0
9. Non-ferrous metal ore	..	..	..	..	..	..	243	3	2	—	238	0
10. Other crude materials	..	..	..	..	..	..	3 999	257	50	—	3 691	0
11. Solid fuel	..	..	..	..	..	..	23	7	5	—	12	—
12. Petroleum and petroleum products, gas	..	..	..	..	..	..	845	19	41	—	785	0
13. Tars from coal and natural gas	..	..	..	..	..	..	37	0	0	—	37	0
14. Chemicals	..	..	..	..	..	..	584	91	144	—	348	0
15. Lime, cement, other mineral articles	..	..	..	..	..	..	288	33	108	—	147	0
16. Metals	..	..	..	..	..	..	1 595	238	128	—	1 229	0
17. Manufactured metal articles	..	..	..	..	..	..	103	20	28	—	54	0
18. Machines, transport equipment	..	..	..	..	..	..	609	134	145	—	326	4
19. Miscellaneous manufactured articles	..	..	..	..	..	..	2 768	357	333	—	2 075	2
20. Special transactions	..	..	..	..	..	..	1	0	0	—	1	0

^a Including goods for which no mode of transport is indicated.^b Including 1 202 thousand tons entered and 1 633 thousand tons left by ferry.^c Including 1 144 thousand tons entered and 1 235 thousand tons left by ferry.^a Y compris les marchandises pour lesquelles le mode de transport n'est pas indiqué.^b Y compris 1 202 milliers de tonnes entrées et 1 633 milliers de tonnes sorties par ferry-boat.^c Y compris 1 144 milliers de tonnes entrées et 1 235 milliers de tonnes sorties par ferry-boat.

Commodity categories	Goods having entered the country (thousand tons) Marchandises entrées dans le pays (en milliers de tonnes)												Catégorie de marchandises
	1966						1967						
	of which goods having entered by :						of which goods having entered by :						
	dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :						dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :						
	Total	Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air	Total	Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
All commodities including those in transit	192 589	27 782	18 252	67 099	79 361	95	191 632	26 068	19 016	70 119	76 325	104	Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit
All commodities excluding those in transit	172 917	22 882	16 857	57 468	75 651	59	171 722	21 025	17 297	59 905	73 432	63	Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit
— of which :													— dont :
1. Cereals	6 762	326	161	3 060	3 215	0	7 015	117	250	3 713	2 935	0	1. Céréales
2. Fresh fruits and vegetables	5 649	2 593	1 346	2	1 706	2	5 589	2 495	1 505	14	1 572	3	2. Fruits et légumes frais
3. Other food products, beverages, tobacco	8 357	1 087	2 161	1 790	3 316	3	7 946	868	2 233	1 672	3 171	2	3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	3 324	50	95	1 653	1 526	0	3 224	86	106	1 537	1 495	0	4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses
5. Wood, cork	4 794	1 640	919	709	1 526	0	3 789	1 186	756	570	1 277	0	5. Bois, liège
6. Fertilizers	3 121	228	28	2 292	573	0	3 566	286	31	2 494	755	0	6. Engrais
7. Crude minerals other than ore	18 190	1 719	4 590	9 178	2 703	0	18 140	1 499	4 596	9 294	2 751	0	7. Minéraux bruts, autres que minerais
8. Iron ore, scrap iron	34 131	5 932	22	17 795	10 382	0	35 031	5 862	26	19 027	10 116	0	8. Minerai de fer, ferrailles
9. Non-ferrous metal ore	3 970	72	82	2 870	946	0	3 703	81	100	2 787	735	0	9. Minerais de métaux non ferreux
10. Other crude materials	3 052	474	456	370	1 744	8	3 007	465	490	358	1 686	8	10. Autres matières brutes
11. Solid fuel	9 605	2 017	171	2 418	4 999	0	9 475	1 959	177	2 623	4 716	0	11. Combustibles solides
12. Petroleum and petroleum products, gas	52 263	929	582	10 816	39 936	0	52 418	882	621	11 368	39 547	0	12. Pétrole et produits pétroliers, gaz
13. Tars from coal and natural gas	395	162	9	208	16	0	383	115	10	236	21	0	13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel
14. Chemicals	2 736	767	880	876	211	2	2 943	743	1 050	930	218	2	14. Produits chimiques
15. Lime, cement, other mineral articles	2 650	655	1 688	151	156	0	2 440	547	1 607	117	169	0	15. Chaux, ciments, autres articles minéraux
16. Metals	7 544	2 526	1 533	2 772	713	1	7 083	2 250	1 574	2 662	596	1	16. Métaux
17. Manufactured metal articles	333	133	169	9	21	1	340	139	175	9	16	1	17. Articles manufacturés en métaux
18. Machines, transport equipment	1 214	567	496	27	110	14	1 151	504	510	20	102	15	18. Machines, matériel de transport
19. Miscellaneous manufactured goods													19. Articles manufacturés

	of which goods having left by : dont marchandises ayant quitté le pays par :					of which goods having left by : dont marchandises ayant quitté le pays par :					(14)	
	Total	Total				Total	Total					
		Rail	Road Route	IWT Vole navigable	Sea Mer		Alr	Rail	Road Route	IWT Vole navigable		Sea Mer	Alr
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
All commodities including those in transit	111 993	36 336	12 234	47 242	16 089	92	..	..	..	..	..	..
All commodities excluding those in transit	92 321	30 474	10 839	37 144	13 808	56	..	..	..	..	..	..
— of which :												
1. Cereals	736	330	6	69	331	0	..	..	..	..	..	..
2. Fresh fruits and vegetables	310	196	98	0	15	0	..	..	..	..	..	..
3. Other food products, beverages, tobacco	2 389	609	542	537	700	1	..	..	..	..	..	..
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	306	81	103	34	88	0	..	..	..	..	..	..
5. Wood, cork	594	222	331	32	10	0	..	..	..	..	..	..
6. Fertilizers	4 202	722	107	1 820	1 552	0	..	..	..	..	..	..
7. Crude minerals other than ore	19 286	1 098	2 189	15 376	624	0	..	..	..	..	..	..
8. Iron ore, scrap iron	2 963	2 306	14	551	93	0	..	..	..	..	..	..
9. Non-ferrous metal ore	247	70	90	72	15	0	..	..	..	..	..	..
10. Other crude materials	929	480	226	59	164	0	..	..	..	..	..	..
11. Solid fuel	26 028	15 123	650	8 144	2 110	0	..	..	..	..	..	..
12. Petroleum and petroleum products, gas	6 184	1 227	822	2 645	1 490	0	..	..	..	..	..	..
13. Tars from coal and natural gas	445	89	31	226	99	0	..	..	..	..	..	..
14. Chemicals	5 391	1 508	1 369	1 656	855	3	..	..	..	..	..	..
15. Lime, cement, other mineral articles	3 046	839	943	769	494	1	..	..	..	..	..	..
16. Metals	11 700	3 164	1 148	4 777	2 611	0	..	..	..	..	..	..
17. Manufactured metal articles	852	232	262	68	289	1	..	..	..	..	..	..
18. Machines, transport equipment	4 366	1 411	963	203	1 767	22	..	..	..	..	..	..
19. Miscellaneous manufactured articles	1 541	298	750	26	449	18	..	..	..	..	..	..
20. Special transactions	806	469	195	80	52	10	..	..	..	..	..	..

Commodity categories	Goods having entered the country (thousand tons) Marchandises entrées dans le pays (en milliers de tonnes)													Catégorie de marchandises
	1966						1967							
	of which goods having entered by :						of which goods having entered by :							
	Total		dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :				Total		dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :					
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	
		Rail	Road Route	IWT Vole navigable	Sea Mer	Air		Rail	Road Route	IWT Vole navigable	Sea Mer	Air		
All commodities including those in transit	22 351	6 349	592	6 888	8 508	14	22 827	7 444	1 011	6 471	7 899	2	Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit	
All commodities excluding those in transit	12 358	4 005	241	1 235	6 863	14	12 787	4 775	537	1 475	5 998	2	Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit	
— of which :													— dont :	
1. Cereals	1 406	146	2	5	1 253	—	477	50	3	1	423	—	1. Céréales	
2. Fresh fruits and vegetables	114	28	0	—	86	—	148	36	18	—	94	—	2. Fruits et légumes frais	
3. Other food products, beverages, tobacco	485	172	6	0	307	—	382	102	22	1	257	0	3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs	
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	106	2	—	—	104	—	234	32	0	0	202	—	4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses	
5. Wood, cork	223	171	—	2	50	—	310	280	2	4	24	—	5. Bois, liège	
6. Fertilizers	1 222	475	0	375	372	—	1 522	589	4	494	435	—	6. Engrais	
7. Crude minerals other than ore	246	171	—	—	75	—	276	157	32	—	87	—	7. Minéraux bruts, autres que minerais	
8. Iron ore, scrap iron	522	3	—	18	501	—	206	11	—	27	168	—	8. Minerai de fer, ferrailles	
9. Non-ferrous metal ore	92	31	20	0	41	—	160	32	59	0	69	—	9. Minerais de métaux non ferreux	
10. Other crude materials	233	59	6	6	162	—	255	69	8	9	169	0	10. Autres matières brutes	
11. Solid fuel	1 979	335	3	479	1 162	—	1 614	181	0	469	964	—	11. Combustibles solides	
12. Petroleum and petroleum products, gas	2 716	114	—	279	2 310	13	3 395	161	110	433	2 691	0	12. Pétrole et produits pétroliers, gaz	
13. Tars from coal and natural gas	6	2	0	1	3	—	36	2	3	—	31	—	13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel	
14. Chemicals	225	124	59	20	22	—	143	79	39	4	21	0	14. Produits chimiques	
15. Lime, cement, other mineral articles	544	526	13	2	3	—	941	894	33	6	8	0	15. Chaux, ciments, autres articles minéraux	
16. Metals	988	559	112	35	282	—	794	421	110	20	243	0	16. Métaux	
17. Manufactured metal articles	92	82	—	—	10	—	107	91	2	1	13	0	17. Articles manufacturés en métaux	
18. Machines, transport equipment	190	94	16	1	79	—	234	115	44	2	72	1	18. Machines, matériel de transport	
19. Miscellaneous manufactured articles	66	9	4	12	40	1	97	22	48	—	26	0	19. Articles manufacturés divers	

Marchandises sorties du pays
(en milliers de tonnes)

	of which goods having left by :						Total	of which goods having left by :					
	dont marchandises ayant quitté le pays par :							dont marchandises ayant quitté le pays par :					
	Total	Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air		Total	Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
All commodities including those in transit	17 832	6 169	940	6 794	3 928	1	18 599	7 096	1 201	6 102	4 199	1	Toutes marchandises, y compris celles transportées en transit
All commodities excluding those in transit	7 691	2 864	616	1 143	3 067	1	8 742	3 439	738	1 106	3 458	1	Toutes marchandises, à l'exclusion de celles transportées en transit
— of which :													— dont :
1. Cereals	357	214	10	86	47	—	749	367	79	108	195	—	1. Céréales
2. Fresh fruits and vegetables	44	35	8	—	1	—	48	35	12	—	1	—	2. Fruits et légumes frais
3. Other food products, beverages, tobacco	394	215	106	19	54	—	477	207	146	8	116	0	3. Autres produits alimentaires, boissons, tabacs
4. Seeds, oil-nuts, oils, fats	11	9	—	—	2	—	33	12	1	0	20	—	4. Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses
5. Wood, cork	1 087	583	223	8	273	—	1 081	576	276	—	229	0	5. Bois, liège
6. Fertilizers	229	69	6	150	4	—	293	37	0	254	2	—	6. Engrais
7. Crude minerals other than ore	243	127	—	30	86	—	227	130	26	21	50	0	7. Minéraux bruts, autres que minerais
8. Iron ore, scrap iron	176	11	—	158	7	—	204	92	0	106	6	—	8. Minerai de fer, ferrailles
9. Non-ferrous metal ore	1 527	161	8	257	1 101	—	1 880	304	25	259	1 292	—	9. Minerais de métaux non ferreux
10. Other crude materials	84	45	26	5	8	—	83	45	15	5	18	—	10. Autres matières brutes
11. Solid fuel	143	56	—	—	87	—	157	70	0	—	87	—	11. Combustibles solides
12. Petroleum and petroleum products, gas	1 188	41	7	390	750	—	1 123	30	15	315	762	1	12. Pétrole et produits pétroliers, gaz
13. Tars from coal and natural gas	7	2	2	—	3	—	28	1	1	—	26	—	13. Goudrons, dérivés du charbon et du gaz naturel
14. Chemicals	271	189	—	17	65	—	154	44	31	2	77	0	14. Produits chimiques
15. Lime, cement, other mineral articles	328	80	15	—	233	—	414	225	23	—	166	—	15. Chaux, ciments, autres articles minéraux
16. Metals	388	209	62	9	108	—	449	219	38	11	181	0	16. Métaux
17. Manufactured metal articles	163	97	—	12	54	—	130	69	2	12	47	0	17. Articles manufacturés en métaux
18. Machines, transport equipment	175	89	22	0	64	—	151	83	10	2	56	0	18. Machines, matériel de transport
19. Miscellaneous manufactured articles	316	76	121	—	118	1	248	85	38	—	125	0	19. Articles manufacturés divers
20. Special transactions	560	556	—	2	2	—	813	808	—	3	2	—	20. Transactions spéciales

Summary Table

Tableau récapitulatif

Country and year	Goods having entered the country Marchandises entrées dans le pays						Goods having left the country Marchandises sorties du pays						Pays et année	
	of which goods having entered by: dont marchandises ayant pénétré dans le pays par:						of which goods having left by: dont marchandises ayant quitté le pays par:							
	Total	Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air	Total	Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	
Austria														
Including transit	1962 1 000 t	20 497 ^a	15 058	1 947	3 487	—	1	13 704 ^a	9 278	2 382	2 041	—	1	Autriche Transit inclus
	%	100	74	9	17	—	0	100	68	17	15	—	0	
	1966 1 000 t	25 722 ^a	16 460	4 351	4 904	—	3	16 528 ^a	9 696	4 880	1 949	—	2	1 000 t 1966
	%	100	64	17	19	—	0	100	59	29	12	—	0	%
	1967 1 000 t	25 342 ^a	15 749	4 783	4 803	—	3	17 195 ^a	9 492	5 511	2 187	—	3	1 000 t 1967
	%	100	62	19	19	—	0	100	55	32	13	—	0	%
Excluding transit	1962 1 000 t	13 715 ^a	9 773	1 182	2 755	—	1	6 921 ^a	3 994	1 616	1 309	—	1	Transit exclu
	%	100	71	9	20	—	0	100	58	23	19	—	0	%
	1966 1 000 t	16 824 ^a	10 412	2 352	4 053	—	3	7 631 ^a	3 649	2 879	1 099	—	2	1 000 t 1966
	%	100	62	14	24	—	0	100	48	38	14	—	0	%
	1967 1 000 t	16 022 ^a	9 833	2 469	3 713	—	3	7 875 ^a	3 598	3 174	1 098	—	3	1 000 t 1967
	%	100	62	15	23	—	0	100	46	40	14	—	0	%
Belgium														
Including transit	1962 1 000 t	91 238 ^b	25 021	6 472	22 236	29 380	8	55 412 ^b	11 291	6 872	19 611	17 160	28	Belgique Transit inclus
	%	100	27	7	24	32	0	100	20	12	35	31	0	%
	1966 1 000 t	116 716 ^b	20 982	10 929	30 229	44 358	14	68 765 ^b	11 540	13 609	23 873	19 398	48	1 000 t 1966
	%	100	18	9	26	38	0	100	17	20	35	28	0	%
	1967 1 000 t	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1 000 t 1967
	%	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	%
Excluding transit	1962 1 000 t	83 227 ^b	21 198	5 458	19 183	29 380	8	47 401 ^b	7 468	5 858	16 433	17 160	28	Transit exclu
	%	100	25	7	23	35	0	100	16	12	35	36	0	%
	1966 1 000 t	106 474 ^b	17 298	8 728	25 873	44 358	14	58 524 ^b	7 855	11 408	19 517	19 398	48	1 000 t 1966
	%	100	16	8	24	42	0	100	13	19	33	33	0	%
	1967 1 000 t	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1 000 t 1967
	%	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	%
Czechoslovakia ^c														
Including transit	1966 1 000 t	..	26 944	78	1 325	..	2 *	..	24 947	105	1 053	..	2 *	Tchécoslovaquie Transit inclus
	%	..	30 313	103	1 147	..	2 *	..	24 377	142	1 177	..	2 *	%
	1967 1 000 t	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1 000 t 1967

	1966	1 000 t	27 372	1 486	1 229	3	24 649	5	8 430	629	2 648	2	5 148	3	1 000 t	1966
	1967	1 000 t	27 490	1 494	1 377	4	24 609	6	8 313	589	2 748	2	4 970	4	1 000 t	1967
		%	100	5	5	0	90	0	100	7	33	0	60	0	%	
France	Including transit	1962	94 399 ^d	18 900	4 887	7 586	62 756	39	72 038 ^d	38 569	8 583	6 431	18 305	112	1 000 t	1962
		%	100	20	5	8	65	0	100	53	12	9	25	0	%	
	Excluding transit	1962	90 542 ^d	15 959	4 614	7 447	62 251	39	68 181 ^d	35 692	8 257	6 287	17 776	112	1 000 t	1962
		%	100	18	5	8	69	0	100	52	12	9	26	0	%	
Greece	Including transit	1966	129 124	15 936	9 294	10 035	93 807	51	81 079	31 964	11 702	16 309	21 156	48	1 000 t	1966
		%	100	12	7	8	73	0	100	40	14	20	26	0	%	
	Excluding transit	1967	150 328	15 269	11 225	11 295	112 489	50	82 551	26 970	15 962	18 088	21 476	55	1 000 t	1967
		%	100	10	7	8	75	0	100	33	19	22	26	0	%	
Hungary	Including transit	1967	8 892	250	70	—	8 570	3	3 954	200	93	—	3 659	1	1 000 t	1967
		%	100	3	1	—	96	0	100	5	2	—	93	0	%	
	Excluding transit	1966	26 223	25 003	82	1 023	112 ^e	3	17 427	16 470	99	641	213 ^e	4	1 000 t	1966
		%	100	95	0	4	1	0	100	95	0	4	1	0	%	
Netherlands	Including transit	1967	28 777 ^d	25 252	124	1 053 ^f	—	2	16 726	15 634	139	948 ^f	—	5	1 000 t	1967
		%	100	88	0	4	—	0	100	93	1	6	—	0	%	
	Excluding transit	1966	14 892	13 818	82	942	47 ^e	3	6 096	5 285	99	560	148 ^e	4	1 000 t	1966
		%	100	93	1	6	0	0	100	87	2	9	2	0	%	
Pays-Bas	Including transit	1967	18 121 ^d	14 749	124	900	—	2	6 070	5 131	139	795	—	5	1 000 t	1967
		%	100	81	1	5	—	0	100	85	2	13	—	0	%	
	Excluding transit	1962	145 378	6 037	6 558	40 041	92 728	14	113 701 ^d	6 126	7 894	65 154	27 540	16	1 000 t	1962
		%	100	4	5	27	63	0	100	5	7	57	24	0	%	
France	Including transit	1966	196 617 ^d	5 889	11 744	54 760	124 066	22	143 931 ^d	5 187	11 614	81 173	34 009	23	1 000 t	1966
		%	100	3	6	28	63	0	100	4	8	56	24	0	%	
	Excluding transit	1967	215 554 ^d	6 187	13 604	64 476	131 080	22	157 743 ^d	5 202	12 616	86 485	39 146	27	1 000 t	1967
		%	100	3	6	30	61	0	100	3	8	55	25	0	%	
Greece	Including transit	1962	126 983	5 591	5 680	23 406	92 292	14	95 307 ^d	5 680	7 015	48 697	26 927	16	1 000 t	1962
		%	100	4	5	18	73	0	100	6	7	51	28	0	%	
	Excluding transit	1966	171 595 ^d	5 452	10 151	32 262	123 573	22	118 909 ^d	4 750	10 021	59 146	33 044	23	1 000 t	1966
		%	100	3	6	19	72	0	100	4	8	50	28	0	%	
Greece	Including transit	1967	188 514 ^d	5 795	11 891	39 977	130 644	22	130 703 ^d	4 810	10 903	62 757	37 939	27	1 000 t	1967
		%	100	3	6	21	69	0	100	4	8	48	29	0	%	

Summary Table

Tableau récapitulatif

Country and year	Goods having entered the country Marchandises entrées dans le pays						Goods having left the country Marchandises sorties du pays						Pays et année	
	of which goods having entered by : dont marchandises ayant pénétré dans le pays par :						of which goods having left by : dont marchandises ayant quitté le pays par :							
	Total	Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air	Total	Rail	Road Route	IWT Voie navigable	Sea Mer	Air		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	
Norway														
Including transit	1966 1 000 t	32 058	16 445 ^a	909	.. ^h	14 699	5	26 895	432	429	.. ^h	26 032 ^a	2	1 000 t
	%	100	51	3	..	46	0	100	2	2	..	96	0	%
1967 1 000 t	32 977 ^b	16 336 ^a	1 170	.. ^h	15 375	13	27 299 ^b	384	358	.. ^h	26 455 ^a	2	1 000 t	
%	100	49	4	..	47	0	100	1	1	..	97	0	%	
Excluding transit	1966 1 000 t	16 655	1 042	909	.. ^h	14 699	5	11 770	432	429	.. ^h	10 907	2	1 000 t
%	100	6	6	6	..	88	0	100	4	4	..	92	0	%
1967 1 000 t	17 574 ^b	933	1 170	.. ^h	15 375	13	12 174	384	358	.. ^h	11 330	2	1 000 t	
%	100	5	7	..	87	0	100	3	3	..	93	0	%	
Poland ^c														
Including transit	1962 1 000 t	..	38 914	..	130	2 784	0	..	44 526	..	203	3 768	0	1 000 t
1966 1 000 t	45 315	40 898	17 ^t	273	4 126	1	56 729	49 901	42 ^t	331	6 455	1	1 000 t	
%	100	90	0	1	9	0	100	88	0	1	11	0	%	
1967 1 000 t	46 058	41 172	25 ^t	286	4 574	1	59 537	51 937	84 ^t	347	7 168	1	1 000 t	
%	100	89	0	1	10	0	100	87	0	1	12	0	%	
Excluding transit	1962 1 000 t	..	20 067	..	24	1 999	0	..	25 679	..	96	3 378	0	1 000 t
1966 1 000 t	28 384	24 175	15 ^t	67	4 126	1	39 798	33 178	40 ^t	124	6 455	1	1 000 t	
%	100	85	0	0	15	0	100	84	0	0	16	0	%	
1967 1 000 t	28 905	25 083	18 ^t	80	3 723	1	42 761	35 847	78 ^t	141	6 694	1	1 000 t	
%	100	87	0	0	13	0	100	84	0	0	16	0	%	
Sweden														
Excluding transit	1967 1 000 t	36 581 ^b	1 347	1 236	..	33 909	13	41 642	19 534	1 827	..	20 205	6	1 000 t
%	100	4	4	3	..	93	0	100	47	4	..	49	0	%
Switzerland ^c														
Excluding transit	1966 1 000 t	24 686 ^d	12 549	2 468	7 280	..	2 278	1 583	459	225	..	..	11	1 000 t
%	100	51	51	10	30	..	100	70	20	10	..	..	0	%
1967 1 000 t	25 944 ^d	12 504	2 757	6 739	..	..	2 360	1 727	439	182	..	..	12	1 000 t
%	100	48	11	26	..	..	100	73	19	8	..	..	1	%

Excluding transit	1962	1 000 t	142 760	24 473	11 034	41 649	65 570	34	75 959	27 973	5 380	26 078	16 500	28	1 000 t	1962	Transit exclu
		%	100	17	8	29	46	0	100	37	7	34	22	0	%	1966	
	1966	1 000 t	172 917	22 882	16 857	57 468	75 651	59	92 321	30 474	10 839	37 144	13 808	56	1 000 t	1966	
		%	100	13	10	33	44	0	100	33	12	40	15	0	%	1967	
	1967	1 000 t	171 723	21 025	17 297	59 905	73 432	63	..	..	..	..	..	..	1 000 t	1967	
		%	100	12	10	35	43	0	..	..	..	..	..	..	%		
Yugoslavia																	
Including transit	1962	1 000 t	13 848	3 459	173	4 429	5 785	2	12 815	4 712	591	4 611	2 901	0	1 000 t	1962	Transit inclus
		%	100	25	1	32	42	0	100	37	5	36	22	0	%	1966	
	1966	1 000 t	22 351	6 349	592	6 888	8 508	14	17 832	6 169	940	6 794	3 928	1	1 000 t	1966	
		%	100	28	3	31	38	0	100	34	5	39	22	0	%	1967	
	1967	1 000 t	22 827	7 444	1 011	6 471	7 899	2	18 599	7 096	1 201	6 102	4 199	1	1 000 t	1967	
		%	100	33	4	28	35	0	100	38	6	33	23	0	%		
Excluding transit	1962	1 000 t	6 979	1 566	83	575	4 754	1	5 935	2 214	487	756	2 477	0	1 000 t	1962	Transit exclu
		%	100	22	1	8	69	0	100	37	8	13	42	0	%	1966	
	1966	1 000 t	12 358	4 005	241	1 235	6 863	14	7 691	2 864	616	1 143	3 067	1	1 000 t	1966	
		%	100	32	2	10	56	0	100	37	8	15	40	0	%	1967	
	1967	1 000 t	12 787	4 775	537	1 475	5 998	2	8 742	3 439	738	1 106	3 458	1	1 000 t	1967	
		%	100	37	4	12	47	0	100	39	8	13	40	0	%		

NOTE: The tonnages shown under each mode of transport do not always agree with the figures of tonnages entering and leaving which appear in the main tables relating to the various modes of transport. The differences are due to the fact that the statistics are not derived from the same sources. Goods reclassified or transhipped at frontiers are not necessarily treated in the same manner in the various statistical tables and goods moved into or out of bonded warehouses may be included in the statistics of ports but not in those in this appendix.

a Including parcels post for which no mode of transport is indicated.

b Including goods for which no mode of transport is indicated.

c In the absence of a distribution by commodities, no country table has been included.

d Including transport by pipeline (for details, see country tables).

e Combined sea-IWT transport without transshipment.

f Transit includes transport between ports abroad which do not pass through any Hungarian port.

g Including iron ore transported on the Ofoten railway from Sweden for shipment at Narvik (17 120 thousand tons loaded in 1967).

h Excluding movement of floating timber between Sweden and Norway (63 thousand tons having entered and 85 thousand tons having left Norway in 1967).

i Polish State road transport only.

NOTE: Les tonnages de chaque mode de transport ne concordent pas toujours avec les chiffres des tonnages entrés et sortis qui figurent aux tableaux principaux relatifs aux divers modes de transport. Les différences proviennent du fait que les statistiques ne sont pas tirées des mêmes sources. Les marchandises réexpédiées ou transbordées aux frontières ne sont pas nécessairement prises en considération de la même façon dans les divers tableaux statistiques et les marchandises déposées dans les entrepôts, ou qui en sortent, peuvent être comprises dans la statistique des ports mais non dans cet appendice.

a Y compris les colis postaux pour lesquels le mode de transport n'est pas indiqué.

b Y compris les marchandises pour lesquelles le mode de transport n'est pas indiqué.

c Comme la ventilation par marchandise manque, on n'a pas inséré de tableau par pays.

d Y compris le transport par pipeline (pour détails, voir tableaux par pays).

e Transports combinés mer - voie navigable, sans transbordement.

f Le transit comprend les transports d'un port étranger à un autre sans passer par un port hongrois.

g Y compris le minéral de fer transporté par le chemin de fer d'Ofoten de la Suède pour embarquement à Narvik (17 120 milliers de tonnes chargées en 1967).

h A l'exclusion du flottage de bois entre la Suède et la Norvège (63 000 tonnes sont entrées en Norvège et 85 000 tonnes en sont sorties en 1967).

i Transports routiers de l'Etat polonais seulement.

APPENDIX 2

Definitions of terms

The Working Party on Transport Statistics of the Inland Transport Committee has agreed to the following definitions for the collection of statistical data included in this *Bulletin* (document TRANS/WP 6/54/Rev.4). Although Governments have been requested to submit returns in accordance with the definitions, in some instances it may not have been possible to comply with this request. Where the Secretariat is aware of departures from the definitions, such departures are indicated by means of footnotes in the relevant tables.

ALL MODES OF TRANSPORT

1. *Network* : A group of tracks or lines of communication. This term is defined below for each mode of transport.
2. *Vehicle* : Mobile equipment unit, including tractive or propelling equipment, intended for transporting persons or goods.
3. *Vehicle traffic* : The movement of vehicles on networks. When a vehicle is being carried on another vehicle, only the movement of the carrying vehicle is taken into consideration.
4. *Transport* : The carriage of persons or goods (including animals and vehicles carried on other vehicles) on networks as defined herein for each mode of transport, and not the movement of vehicles as such. It excludes the carriage of fuel and stores by the vehicle in which they are consumed. The weight of the goods is expressed in metric tons.

RAILWAYS

GENERAL

5. *Scope of the railway statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe* : These statistics refer to (a) all main-line railway networks, irrespective of gauge, and, where possible, to (b) secondary railways which carry out transport operations for the public. They exclude, however, networks the operations of which are wholly or mainly within one urban area.

NETWORKS

6. *Railway network of a country* : The networks of all the railway administrations in the country. The network of a particular railway administration consists of all railway lines operated by that administration. It does not include stretches of road or inland waterway, even should rolling stock be conveyed over such routes, e.g. by wagon-carrying trailers or ferries. Main-line networks are distinguished from secondary networks. The most important network in any country is the main-line network ; all other networks are regarded as secondary.

7. *Track* : A pair of rails over which railway vehicles can run.
8. *Running track* : A track providing end-to-end line continuity and used for working regular trains between stations or places indicated in tariffs as independent points of departure or arrival for the conveyance of passengers or goods.

APPENDICE 2

Définitions des termes

Le Groupe de travail des statistiques des transports du Comité des transports intérieurs a décidé que les définitions suivantes seraient utilisées pour les statistiques à réunir en vue de leur inclusion dans le présent *Bulletin* (document TRANS/WP 6/54/Rev.4). Quoique les gouvernements aient été priés de présenter leurs communications selon ces définitions, il ne leur a pas toujours été possible de satisfaire à cette demande. Lorsque le secrétariat juge que les définitions ne sont pas respectées, les différences sont indiquées par des notes en bas des divers tableaux.

TOUS MODES DE TRANSPORT

1. *Réseau* : Ensemble de lignes ou de voies de communication. Ce terme est défini ci-après pour chaque mode de transport.
2. *Véhicule* : Unité de matériel mobile, y compris les engins de traction ou de poussage, destinée au transport de personnes ou de marchandises.
3. *Circulation* : Mouvement des véhicules sur les réseaux. Lorsqu'un véhicule est transporté chargé sur un autre véhicule, il n'est tenu compte que du mouvement du véhicule porteur.
4. *Transport* : Mouvement de personnes ou de marchandises (y compris les animaux et les véhicules chargés sur un autre véhicule) transportées sur les réseaux tels qu'ils sont définis ici pour chaque mode de transport, et non le mouvement des véhicules. En est exclu le transport des carburants, des combustibles et des provisions par le véhicule où ils sont consommés. Le poids des marchandises est exprimé en tonnes métriques.

CHEMINS DE FER

GÉNÉRALITÉS

5. *Champ d'application des statistiques ferroviaires du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe* : Ces statistiques concernent a) tous les réseaux de chemins de fer principaux, quel que soit l'écartement des voies et, si possible, b) les réseaux secondaires qui effectuent des transports pour le public. En sont exclus, par contre, les réseaux qui desservent entièrement ou principalement une seule agglomération urbaine.

RÉSEAUX

6. *Réseaux de chemins de fer* : Réseaux de toutes les administrations de chemins de fer d'un pays. Le réseau d'une administration ferroviaire se compose de toutes les lignes à voies ferrées gérées par cette administration. N'y entrent pas les trajets par route ou par voie d'eau, quand bien même les véhicules ferroviaires y seraient transportés, par exemple lors du transport de wagons sur remorques ou par ferry-boat. On distingue les réseaux principaux et les réseaux secondaires. Le réseau le plus important de chaque pays est le réseau principal ; tous les autres réseaux sont considérés comme réseaux secondaires.
7. *Voie* : Deux rails sur lesquels peuvent circuler des véhicules ferroviaires.
8. *Voies principales* : Voies assurant la continuité des lignes de bout en bout et destinées à la circulation des trains entre stations ou lieux désignés dans les tarifs comme points indépendants de départ ou d'arrivée pour le transport des voyageurs ou des marchandises.

9. *Line* : One or more running tracks, each kilometre of line counting as one, however many tracks there may be.¹ Where a section of network comprises two or more lines running alongside each other, there are as many lines as routes to which tracks are allotted exclusively.

10. *Lines operated for passenger transport* : Lines operated normally for passenger and goods transport and lines normally operated exclusively for passenger transport.

11. *Lines operated for goods transport* : Lines operated normally for passenger and goods transport and lines normally operated exclusively for goods transport.

12. *Electrified tracks* : Tracks provided with an overhead trolley wire or with a conductor rail to permit electric traction.

13. *Electrified lines* : Lines with one or more electrified main running tracks. Portions of line adjacent to stations that are electrified only to permit shunting and not electrified as far as the next station are to be counted as non-electrified lines.

VEHICLES

14. *Railway vehicle* : Mobile equipment running exclusively on rails, moving either under its own power (locomotive and rail motor vehicles) or hauled by another vehicle (carriages, vans and wagons).

15. *Locomotive* : Railway vehicle equipped with prime mover and motor or with motor only (electric locomotive) used for hauling railway vehicles.

(a) *Steam locomotive* : Locomotive, whether cylinder or turbine, in which the source of power is steam, irrespective of the type of fuel used.

(b) *Electric locomotive* : Locomotive with one or more electric motors, deriving current from overhead wires or conductor rails or from accumulators carried on the locomotive. A locomotive so equipped which has also an engine (diesel or other) to supply current to the electric motor when it cannot be obtained from an overhead wire or from a conductor rail is classed as an electric locomotive.

(c) *Diesel locomotive* : Locomotive the source of power of which is a diesel engine, irrespective of the type of transmission installed. However, diesel-electric locomotives equipped to derive power from an overhead wire or from a conductor rail are classed as electric locomotives.

(d) *Special-system locomotive* : Locomotive other than steam, electric or diesel, such as compressed air, gas or petrol locomotive.

16. *Rail motor vehicle* : Motor vehicle constructed for the conveyance of passengers or goods by rail. In motor vehicle statistics, every indivisible set is counted as a rail motor vehicle ; in statistics of passenger vehicles and of goods vehicles, each body is counted as a unit. The definitions of the various categories of locomotive (electric, diesel, etc.) apply, *mutatis mutandis*, to rail motor vehicles.

17. *Power of locomotives and rail-cars* : Mechanical force developed by locomotives and rail motor vehicles, calculated in accordance with the formulae given in annex 1 of document TRANS/P 6/54/Rev.4.

18. *Passenger vehicle* : Railway vehicle, which may be a rail motor vehicle or a hauled vehicle (passenger carriage), intended

9. *Ligne* : Une ou plusieurs voies principales, chaque kilomètre de ligne comptant pour un kilomètre, quel que soit le nombre de voies¹. Lorsqu'un tronçon du réseau comprend deux ou plusieurs lignes parallèles, on compte autant de lignes qu'il y a d'itinéraires auxquels sont affectées exclusivement des voies.

10. *Lignes exploitées pour le transport de voyageurs* : Lignes normalement exploitées pour le transport de voyageurs et de marchandises et lignes normalement exploitées pour le seul transport de voyageurs.

11. *Lignes exploitées pour le transport de marchandises* : Lignes normalement exploitées pour le transport de voyageurs et de marchandises, et lignes normalement exploitées pour le seul transport de marchandises.

12. *Voies électrifiées* : Voies pourvues d'un fil de contact aérien ou d'un rail conducteur pour permettre la traction électrique.

13. *Lignes électrifiées* : Lignes comportant une ou plusieurs voies principales électrifiées. Les sections de lignes, aux abords des gares, qui sont électrifiées seulement pour permettre des manœuvres et dont l'électrification ne se continue pas jusqu'à la gare suivante, doivent être comptées dans les lignes non électrifiées.

VÉHICULES

14. *Véhicules ferroviaires* : Matériel mobile roulant exclusivement sur rails ; on distingue les véhicules moteurs (locomotives et automotrices) et les véhicules remorqués (voitures, fourgons et wagons).

15. *Locomotive* : Véhicule ferroviaire, soit à force motrice et à moteur, soit à moteur seul (locomotive électrique), destiné à remorquer des véhicules ferroviaires.

a) *Locomotive à vapeur* : Locomotive à cylindre ou à turbines employant comme force motrice la vapeur, quel que soit le combustible utilisé.

b) *Locomotive électrique* : Locomotive pourvue d'un ou plusieurs moteurs électriques actionnés par de l'énergie électrique transmise par fil ou par rail, ou provenant d'accumulateurs portés. Les locomotives ainsi équipées qui seraient également pourvues d'une génératrice (Diesel ou autre) fournissant du courant au moteur électrique quand celui-ci ne peut s'alimenter à un fil ou à un rail sont classées comme des locomotives électriques.

c) *Locomotive Diesel* : Locomotive actionnée par un moteur Diesel, quel que soit le type de transmission. Toutefois, les locomotives ainsi actionnées qui seraient également équipées pour être actionnées par l'énergie électrique transmise par fil ou par rail sont classées parmi les locomotives électriques.

d) *Locomotive à système spécial* : Locomotive autre qu'à vapeur, électrique ou Diesel, par exemple locomotive fonctionnant à l'air comprimé, au gaz ou à l'essence.

16. *Automotrice* : Véhicule moteur aménagé pour le transport sur rail de voyageurs ou de marchandises. Dans les statistiques des véhicules moteurs, chaque rame indéformable est comptée comme une automotrice ; dans les statistiques de matériel servant au transport de voyageurs et de matériel servant au transport de marchandises, chaque caisse est comptée comme une unité. Les définitions des diverses catégories de locomotives (électriques, Diesel, etc.) s'appliquent, *mutatis mutandis*, aux automotrices.

17. *Puissance des locomotives et automotrices* : Puissance mécanique développée par les locomotives et automotrices, calculée selon les formules indiquées à l'annexe 1 du document TRANS/WP 6/54/Rev.4.

18. *Véhicule à voyageurs* : Véhicule ferroviaire destiné au transport de voyageurs, qui peut être une automotrice ou un véhicule

¹ *Secretariat note* : The total length of line operated is the length operated for passenger or goods transport.

¹ *Note du secrétariat* : La longueur totale des lignes exploitées est celle des lignes exploitées pour le transport de voyageurs ou de marchandises.

for the conveyance of passengers, even if it comprises one or more compartments or spaces specially reserved for luggage, parcels, mail etc. These vehicles include special vehicles such as sleeping-cars, saloons, dining-cars and ambulance cars. Each separate body of an indivisible set is counted as a passenger vehicle.

19. *Carrying capacity of passenger vehicles* : The number of seats or berths available in the vehicle when performing the service for which it is primarily intended ; in case of doubt, the capacity is the highest number of seats or berths available. Where accommodation is provided specially for standing passengers, the number of standing places offered is included in the carrying capacity, but must be shown separately in the statistics.

20. *Van* : Railway vehicle, which may be a rail motor vehicle, forming part of a passenger or freight train and used by the train crew as well as, if need be, for the conveyance of luggage, parcels, bicycles, etc. Vehicles possessing one or more passenger compartments must not be counted as vans but as passenger-carrying vehicles. Mail vans, belonging to railway administrations, are included under vans when they do not possess a passenger compartment.

21. *Wagon* : Railway vehicle, which may be a rail motor vehicle, normally intended for the transport of goods.

(a) *Covered wagon* : Wagon characterized by its closed construction (solid sides all the way up and roof) and by the safety it provides for the goods conveyed in it (possibility of padlocking and sealing).

(b) *High-sided wagon* : Wagon with no roof and with rigid sides higher than 60 cm.

(c) *Flat wagon* : Wagon without roof or sides, or wagon without roof but with sides not higher than 60 cm, or swingbolster wagon.

(d) *Special wagons* :

(i) *Insulated wagon* : Covered wagon of which the body is built with insulating walls, doors, floor and roof, by which heat exchanges between the inside and outside of the body can be so limited that the over-all heat transfer factor (K or U factor) is equal to or less than 0.6 kilocalories² (1 kcal = 4 185 joules) per square metre of the geometric mean of the inside and outside surface areas per hour and per degree centigrade of air temperature difference between the inside and outside of the body when empty, the values of the K factor being those obtaining when the mean temperature of the walls of the body is +20 °C (between +30 °C and +35 °C in the case of tank wagons for the conveyance of liquid foodstuffs).

(ii) *Refrigerated wagon* : Insulated wagon which, using a source of cold (natural ice, with or without the addition of salt ; dry ice, with or without evaporation control ; eutectic plates, etc.) other than a mechanical or "absorption" unit, is capable, with a mean outside temperature of +25 °C, of lowering the temperature inside the body, when empty, to and thereafter keeping it for not less than 12 hours at a maximum of +5 °C with the aid of appropriate refrigerants and fittings. Refrigerated wagons must be provided with one or more compartments for the refrigerant which can be filled from the outside.

remorqué (voiture à voyageurs), même s'il y est réservé un ou plusieurs compartiments ou emplacements spéciaux pour les bagages, les colis, la poste, etc. Sont compris dans ces véhicules les véhicules spéciaux tels que wagons-lits, wagons-salons, wagons-restaurants et wagons sanitaires. Chaque élément d'une rampe indéformable est compté comme véhicule à voyageurs.

19. *Capacité de transport des véhicules à voyageurs* : Nombre des places assises ou couchées du véhicule, lorsqu'il assure le service auquel il est essentiellement destiné ; en cas de doute, la capacité se mesure par le plus grand nombre disponible de places assises ou couchées. Lorsque des places sont prévues pour des voyageurs debout, le nombre des places debout offertes est compté dans la capacité de transport ; il doit toutefois être indiqué séparément dans les statistiques.

20. *Fourgon* : Véhicule ferroviaire, qui peut être une automotrice entrant dans la composition des trains de voyageurs ou de marchandises, et qui est utilisé par le personnel d'accompagnement pour le transport éventuel de bagages, de colis, de bicyclettes, etc. Les véhicules qui comportent un ou plusieurs compartiments pour les voyageurs ne doivent pas être comptés comme fourgons, mais comme voitures. Sont compris dans les fourgons les wagons-postes appartenant aux chemins de fer s'ils n'ont pas de compartiment pour les voyageurs.

21. *Wagon* : Véhicule ferroviaire qui peut être une automotrice destiné normalement au seul transport des marchandises.

a) *Wagon couvert* : Wagon caractérisé par l'étanchéité de sa construction (parois sur toute la hauteur et toit) et par la sécurité du transport (possibilité de fermer le wagon au cadenas et de le plombier).

b) *Wagon à hauts bords* : Wagon, non muni de toit, à hausses fixes de plus de 60 cm.

c) *Wagon plat* : Wagon dépourvu de toit et de bords latéraux ; wagon dépourvu de toit, avec des hausses de 60 cm au maximum ; wagon à traverses pivotantes.

d) *Wagons spéciaux* :

i) *Wagon isotherme* : Wagon couvert dont la caisse est construite avec des parois isolantes, y compris les portes, le plancher et la toiture, permettant de limiter les échanges de chaleur entre l'intérieur et l'extérieur de la caisse. Le coefficient de transmission thermique (facteur K ou U) doit rester inférieur ou égal à 0,6 kilocalorie² (1 kcal = 4 185 joules) par m² de la moyenne géométrique entre les surfaces intérieures et extérieures, par heure et par degré centigrade d'écart entre la température de l'air à l'intérieur de la caisse vide et celle de l'air à l'extérieur de la caisse. Les valeurs du coefficient K sont valables pour les mesures effectuées lorsque la température moyenne des parois de la caisse est de +20 °C (entre +30 °C et +35 °C dans le cas de wagons-citernes destinés aux transports de liquides alimentaires).

ii) *Wagon réfrigérant* : Wagon isotherme qui, à l'aide d'une source de froid (glace hydrique, avec ou sans addition de sel ; glace carbonique, avec ou sans réglage de sublimation, plaques eutectiques, etc.) autre qu'un équipement mécanique ou à absorption, permet, par des températures extérieures moyennes de +25 °C, d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et de l'y maintenir ensuite au moins pendant 12 heures à +5 °C au plus en utilisant des agents frigorigènes et des aménagements appropriés. Les wagons réfrigérants sont pourvus d'un ou plusieurs compartiments réservés à l'agent frigorigène ; ces compartiments doivent pouvoir être chargés de l'extérieur du wagon.

² In the case of wagons already in service on 30 June 1962, or placed in service before 30 June 1964, this factor may be equal to or less than 0.8 kcal until 30 June 1968.

² Dans le cas des wagons déjà en service au 30 juin 1962, ou mis en service avant le 30 juin 1964, ce facteur peut être égal ou inférieur à 0,8 kcal jusqu'au 30 juin 1968.

- (iii) *Mechanically refrigerated wagon* : Insulated wagon, fitted with a refrigerating appliance (mechanical compressor, "absorption" unit, etc.) which is capable, with a mean outside temperature of $+30^{\circ}\text{C}$, of lowering the temperature inside the body, when empty, to and thereafter maintaining steadily for not less than 12 hours any constant temperature level desired between $+12^{\circ}\text{C}$ and 0°C inclusive.
 - (iv) *Heated wagon* : Insulated wagon fitted with a heat-producing appliance which is capable of raising the temperature inside the body, when empty, to and thereafter maintaining it steadily at a practically constant value of not less than $+12^{\circ}\text{C}$ for not less than 12 hours when the average outside temperature of the body may fall to -10°C .
 - (v) *Tank wagon* : Wagon fitted with one or more tanks specially designed for the transport of liquids or gases in bulk.
 - (vi) *Wagon specially built or equipped to facilitate, reduce or eliminate handling of goods* : Silo wagons, tip wagons, hopper wagons, etc.
 - (vii) *Wagon specially built or equipped for the transport of* : containers, or road-rail or road trailers.
 - (viii) *Other special wagons* : All types of special wagon not mentioned above.
22. *Carrying capacity of wagon* : The carrying capacity of a wagon is the maximum authorized weight of goods it can carry.
23. *Percentage of total park under or awaiting repair or maintenance* : Percentage of vehicles temporarily withdrawn from service for maintenance or repair. Maintenance or repair comprises operations necessary for keeping vehicles or putting them back working order.
24. *New units placed in service during the year* : Newly-built vehicles made available for operating for the first time during the year.
25. *Units scrapped during the year* : Vehicles permanently withdrawn from service on the system during the year.
26. *Vehicles to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe* : The following vehicles must be included in the statistics of every railway administration :
- (a) all railway vehicles of the system, i.e. those actually at its disposal, including :
 - (i) those under or awaiting repair, stabled or stored ;
 - (ii) those temporarily away from the administration's network on "inter-system" working (locomotives, rail motor vehicles, passenger carriages and vans) or in the normal course of exchange between railway systems (under RIV or similar arrangements) in connexion with inter-system goods transport ;
 - (b) railway vehicles "for private use", i.e. those which are neither owned by nor at the disposal of the system, but have their home station on, and are operated on, the administration's network.
27. Statistics of a railway system must exclude vehicles not at its disposal, for example :
- iii) *Wagon frigorifique* : Wagon isotherme qui, à l'aide d'un dispositif de production de froid (groupe mécanique à compression, machine à absorption, etc.) permet, par une température extérieure moyenne de $+30^{\circ}\text{C}$, d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et d'y maintenir ensuite, de manière permanente pendant 12 heures au moins une température voulue comprise entre $+12^{\circ}\text{C}$ et 0°C .
 - iv) *Wagon calorifique* : Wagon isotherme muni d'un dispositif de production de chaleur qui permet d'élever la température à l'intérieur de la caisse vide et de la maintenir ensuite de manière permanente pendant 12 heures au moins, à une valeur pratiquement constante et non inférieure à $+12^{\circ}\text{C}$, la température extérieure de la caisse pouvant atteindre -10°C .
 - v) *Wagon réservoir* : Wagon pourvu d'un ou plusieurs réservoirs spécialement conçus pour le transport en vrac des liquides ou de gaz.
 - vi) *Wagon spécialement construit ou aménagé pour faciliter, réduire ou éviter la manutention des marchandises* : wagons-silos, wagons basculeurs, wagons à trémies, etc.
 - vii) *Wagon spécialement construit ou aménagé pour le transport* : de containers ; de remorques rail-route ou de remorques routières.
 - viii) *Autres wagons spéciaux* : Tous les types de wagons spéciaux non mentionnés ci-dessus.
22. *Capacité de charge des wagons* : La capacité de charge d'un wagon est le poids maximal de marchandises autorisé qu'il peut porter.
23. *Pourcentage du parc total en réparation ou en cours d'entretien ou en attente de réparation ou d'entretien* : Pourcentage représenté par les véhicules temporairement hors service pour entretien ou réparation. Par entretien et réparation, on entend l'ensemble des opérations destinées à maintenir ou à remettre les véhicules en état d'utilisation.
24. *Unités nouvelles mises en service pendant l'année* : Véhicules ferroviaires nouvellement construits et mis en service pour la première fois pendant l'année.
25. *Unités mises à la réforme pendant l'année* : Véhicules définitivement retirés du service sur le réseau pendant l'année.
26. *Véhicules ferroviaires à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe* : Les véhicules indiqués ci-après doivent être compris dans les statistiques de chaque administration de chemins de fer :
- a) tous les véhicules ferroviaires de l'administration de chemins de fer, c'est-à-dire ceux qui sont effectivement à sa disposition, y compris :
 - i) ceux en réparation ou en attente de réparation, ceux garés et ceux en réserve ;
 - ii) ceux qui se trouvent temporairement hors du réseau de l'administration en régime normal d'interpénétration (locomotives, automotrices, voitures à voyageurs et fourgons) ou en régime normal d'échange (RIV ou analogue) dans le cadre de transports de marchandises entre réseaux ; et
 - b) les véhicules ferroviaires «à usage privé», c'est-à-dire ceux qui n'appartiennent pas à l'administration de chemins de fer et ne sont pas à sa disposition, mais ont leur point d'attache sur le réseau de l'administration et sont exploités sur ce réseau.
27. Doivent être exclus des statistiques de chaque administration de chemins de fer les véhicules qui ne sont pas à la disposition de l'administration, par exemple :

(a) any temporarily on its network in the course of inter-system working (locomotives, rail motor vehicles, passenger carriages and vans) or in the normal course of exchange between railway systems (under RIV or similar arrangements) in connexion with inter-system goods transport; or

(b) any which, although owned by the system, are on hire to, or otherwise at the disposal of, other systems.

STAFF

28. *Staff*: All employees paid directly by the railway administration.³

29. *Total number of employees to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe*: Staff employed, in whatever capacity, during the statistical period in operating the railway, but excluding staff employed by ancillary services such as road transport, shipping services, hotels and restaurants.³

VEHICLE TRAFFIC

30. *Train*: One or more vehicles hauled by one or more locomotives or rail motor vehicles, or one separate rail motor vehicle running under a given number on distinct designation from an initial fixed point to a fixed terminal point.

31. *Passenger train*: Train for the carriage of passengers composed of one or more passenger vehicles and, possibly, vans.

32. *Freight train*: Train made up of one or more wagons and, possibly, vans moving either empty or under load.

33. *Mixed train*: Train composed of both passenger carriages and wagons and, possibly, vans. These trains should not be counted both as passenger and goods trains; apportionment of the kilometres run by such trains is made in accordance with the rules of the particular railway administration.

34. *Service train*: Train of passenger carriages running empty, work train, repair train, breakdown train, trial train, ballast train, gravel train, snowplough train, etc.

35. *Passenger-train-kilometre* or *Freight-train-kilometre*: Unit of measure representing the movement of a passenger or freight train over one kilometre. The distance taken is the length of line covered by the train on the railway administration's network. Shunting movements and journeys by train ferry are not included in train-kilometre statistics.

36. *Train-kilometres to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe*: Train-kilometres run by the various categories of train mentioned above, whether the vehicles are owned by the particular administration or by other systems.

37. *Wagon loaded*: Unit of measure representing one wagon loaded with goods and despatched. Wagons loaded at private sidings, or harbour stations connected with a network and thereafter handed over to that network are considered to be loaded on that network. Wagons loaded on a secondary network connected with a main network and thereafter handed over to the main network are considered to be loaded on the main network,

³ *Secretariat note*: The results of a study now being carried out by UIC on staff statistics might necessitate amendments to this definition, together with changes in the employees to be included in the statistics (paragraph 29).

a) ceux qui se trouvent temporairement sur son réseau en régime d'interpénétration (locomotives, automotrices, voitures à voyageurs et fourgons) ou en régime normal d'échange (RIV ou analogue) dans le cadre de transports de marchandises entre réseaux;

b) ceux qui, appartenant à l'administration, sont loués ou sont mis d'une autre manière à la disposition d'autres administrations.

PERSONNEL

28. *Personnel*: Effectif des agents rémunérés directement par l'administration des chemins de fer³.

29. *Effectif du personnel à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe*: Effectif moyen du personnel employé pendant la période statistique en quelque qualité que ce soit, pour l'exploitation du réseau du chemin de fer, mais non le personnel employé dans les services auxiliaires tels que transports routiers, navigation, hôtels et restaurants³.

CIRCULATION

30. *Train*: On entend par train un ou plusieurs véhicules remorqués par une ou plusieurs locomotives ou automotrices, ou bien une automotrice isolée circulant sous un numéro déterminé ou sous une désignation distincte, d'un point initial fixé à un point terminal fixé.

31. *Train de voyageurs*: Train affecté au transport de voyageurs et composé d'un ou plusieurs véhicules à voyageurs, et, éventuellement, de fourgons.

32. *Train de marchandises*: Train composé d'un ou plusieurs wagons et éventuellement de fourgons, circulant à vide ou chargés.

33. *Train mixte*: Train composé à la fois de voitures à voyageurs et de wagons, ainsi qu'éventuellement de fourgons. Ces trains ne doivent pas être comptés à la fois comme trains de voyageurs et comme trains de marchandises; la répartition des prestations relatives à ces trains est effectuée conformément aux règles de chaque administration de chemin de fer.

34. *Train de service*: Train de voitures à voyageurs circulant à vide, train de travaux, train d'ateliers, train de secours, train d'essai, train de ballastage, de gravière, train chasse-neige, etc.

35. *Train-kilomètre-voyageurs* ou *train-kilomètre-marchandises*: Unité de mesure correspondant au parcours d'un train — de voyageurs ou de marchandises — sur un kilomètre. Le parcours est la longueur de ligne parcourue par le train sur le réseau de l'administration de chemin de fer. Les manœuvres et les parcours par ferry-boat ne sont pas comptés dans la statistique des trains-kilomètres.

36. *Trains-kilomètres à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe*: Trains-kilomètres effectués par les diverses catégories de trains précitées aussi bien par les véhicules appartenant à l'administration que par les véhicules d'autres réseaux.

37. *Wagon chargé*: Unité de mesure de quantité correspondant au chargement d'un wagon en marchandises et à son expédition. Les wagons chargés sur des embranchements particuliers ou dans des gares portuaires en contact avec un réseau et remis ensuite à ce réseau sont réputés être chargés sur ce réseau. Les wagons chargés sur un réseau secondaire en contact avec un réseau principal et remis ensuite à ce réseau principal sont réputés être chargés sur

³ *Note du secrétariat*: Les résultats d'une étude en cours au sein de l'UIC sur la statistique du personnel pourraient entraîner une modification de cette définition et des effectifs à inclure dans la statistique (paragraphe 29).

ough the following are not regarded as being loaded on a particular network :

(a) any wagon despatched with a load of goods transhipped from another wagon already loaded and despatched on the same network ; or

(b) any wagon loaded during direct transshipment on rail of goods from a main network to another main network at a station with which both networks are connected (see the definition of direct transshipment on railways in paragraph 55).

38. *Wagons loaded to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe* : All wagons loaded on the network. As regards secondary networks, only wagons not handed over to a main network should be included.

39. *Wagon entered loaded from abroad* : Wagon entering loaded from a foreign network, in transit or for unloading in the country.

40. *Wagons entered loaded to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe* : All wagons entering the network loaded.

41. *Wagon-day* : Unit of measure representing the presence of a wagon on a network for one day.

42. *Positive or negative balance of wagons exchanged with foreign railway systems* : The difference during the statistical period between the number of wagon-days of wagons of the administration concerned on exchange on the lines of other networks and the number of wagon-days of wagons of other networks on exchange on the lines of the administration concerned, divided by the number of days in the period. This difference is positive if the first of these two figures is less than the second, and negative in the contrary case.

43. *Wagon-kilometre* : Unit of measure representing the movement of one wagon, loaded or empty, over a distance of one kilometre, the distance being that actually run, shunting and other irregular movements being disregarded. All wagon journeys over the lines of the network are included, irrespective of the ownership of the wagons.

44. *Empty wagon-kilometre* : A wagon-kilometre run by a wagon without a load.

45. *Percentage empty to total wagon-kilometres* : Empty wagon-kilometres expressed as a percentage of total wagon-kilometres.

TRANSPORT

46. *Railway transport* : Transport (as defined in paragraph 4) over the network (as defined in paragraph 6).

47. *Service transport* : Transport which the railway administration performs in order to meet its internal requirements whether or not such transport produces revenue for book-keeping purposes.

48. *Transport for third parties* : Transport which the railway administration performs for third parties, i.e. all transport other than service transport, including :

(a) revenue-producing commercial transport (transport for hire or reward) and

(b) transport free of charge.

49. *Passenger* : Any person, excluding members of train crews, who makes a journey by railway vehicle on a given network.

50. *Passenger-kilometre* : Unit of measure representing the carriage of one passenger by rail over a distance of one kilometre.

51. *Passenger transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for*

le réseau principal. N'est toutefois pas réputé chargé sur un réseau tout wagon :

a) expédié avec un chargement de marchandises transbordées d'un autre wagon déjà chargé et expédié sur le même réseau ;

b) chargé, à l'occasion du transbordement direct sur rail de marchandises d'un réseau principal à un autre réseau principal dans une gare de contact (voir la définition du transbordement direct sur rail au paragraphe 55).

38. *Wagons chargés à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe* : Tous les wagons chargés sur le réseau. En ce qui concerne les réseaux secondaires, seuls doivent être comptés les wagons qui n'ont pas été remis à un réseau principal.

39. *Wagon entré chargé de l'étranger* : Wagon provenant d'un réseau étranger et entré chargé, en transit ou pour déchargement dans le pays.

40. *Wagons entrés chargés à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe* : Tous les wagons entrés chargés sur le réseau.

41. *Wagon-jour* : Unité de mesure correspondant à la présence d'un wagon sur un réseau pendant un jour.

42. *Solde positif ou négatif des wagons échangés avec des réseaux étrangers* : Différence, pendant la période statistique, entre wagon-jours des wagons de l'administration considérée se trouvant en régime d'échange sur les lignes de réseaux étrangers, et les wagon-jours des wagons étrangers se trouvant en régime d'échange sur les lignes de l'administration considérée, divisée par le nombre de jours de la période. Cette différence est positive si le premier de ces nombres est inférieur au second, et négative dans le cas contraire.

43. *Wagon-kilomètre* : Unité de mesure correspondant au parcours d'un wagon chargé ou vide sur une distance d'un kilomètre, cette distance étant celle effectivement parcourue, abstraction faite des manœuvres et autres déplacements analogues. Tous les parcours de wagons sur les lignes du réseau sont comptés, quels que soient les propriétaires des wagons.

44. *Wagon-kilomètre à vide* : Wagon-kilomètre parcouru par un wagon non chargé.

45. *Pourcentage des parcours (wagons-kilomètres à vide par rapport aux parcours totaux)* : Wagons-kilomètres à vide exprimés en pourcentage du total des wagons-kilomètres.

TRANSPORTS

46. *Transports ferroviaires* : Transports définis au paragraphe 4, qui sont effectués sur le réseau défini au paragraphe 6.

47. *Transports de service* : Transports que l'administration de chemins de fer accomplit pour les besoins intérieurs de l'exploitation, qu'ils produisent ou non des recettes comptables.

48. *Transports pour compte d'autrui* : Transports que l'administration de chemins de fer accomplit pour le compte de tiers, c'est-à-dire tous transports autres que les transports de service. Ils comprennent :

a) les transports commerciaux producteurs de recettes et

b) les transports gratuits.

49. *Voyageur* : Toute personne, à l'exception du personnel affecté au service du train, qui effectue un parcours sur un réseau dans un véhicule ferroviaire.

50. *Voyageur-kilomètre* : Unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par chemin de fer sur une distance d'un kilomètre.

51. *Données sur les transports de voyageurs à inclure dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission*

Europe : The figures must cover all passengers carried by rail over the network of the administration concerned. Only transport by rail should be included ; where a series of operations is carried out by different modes of transport, the figures should refer solely to journeys by rail.

52. Every paying passenger must be counted ; passengers carried free of charge must be omitted. It is essential that the data for passengers carried and passenger-kilometre data should be consistent with one another. Any passenger travelling successively over one or more secondary networks and a main-line network, or conversely, should be included only in the statistics of the main-line network. Any passenger using several secondary networks in turn should be counted only once.

53. The distance to be taken into account is that over which the passenger actually travelled.

54. *Goods carried* : Goods which have been moved by rail on the network of the administration concerned. The total quantity of goods carried on a network consists of the quantity loaded and of the quantity entered loaded (see paragraph 57).

55. *Direct transshipment on railways* : Transshipment of goods from one rail vehicle to another where the distance between the vehicles is not such as to call for intermediary transport outside the station precincts.

56. *Goods loaded* : Goods placed on a rail vehicle and despatched by rail. Goods loaded at private sidings, or harbour stations connected with a network and thereafter handed over to that network are considered to be loaded on that network. Goods loaded on a secondary network physically connected to a main-line network and subsequently handed over to a main-line network are to be regarded as having been loaded on the main-line network. Not so, however, are goods which :

(a) once loaded on a particular network, are transhipped from one rail vehicle to another on the same network ; or

(b) on being handed over from one network to another, are directly transhipped on railways at a station adjoining another system (see definition of direct transshipment on railways in paragraph 55 above).

57. *Goods entered loaded* : Goods loaded on a foreign network and having entered the network concerned by rail in transit or for unloading in the country ; goods transhipped directly on railways on entering the network are also regarded as having entered loaded.

58. *Net ton-kilometre* : Unit of measure for goods carried representing the carriage of one ton of goods by rail over a distance of one kilometre.

59. *Average haul per ton* : Average distance each ton of goods has been carried on the administration's network.

60. *Average wagon load* : Average weight of goods per wagon loaded or wagon entered loaded.

61. *Goods transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe* : The statistics should include all rail transport⁴ performed on the network of the system concerned. Only rail-borne transport should be included ; where transport is carried out successively by different

économique pour l'Europe : Dans les chiffres doivent être compris tous les transports par rail effectués sur le réseau de l'administration considérée. Seuls les transports par rail doivent être comptés. Lorsque des transports sont effectués successivement par différents modes de transport, les chiffres doivent se rapporter exclusivement aux parcours par chemin de fer.

52. Tout voyageur pour qui est perçue une taxe doit être compté ; les voyageurs transportés gratuitement doivent être omis. Il est essentiel que les statistiques des voyageurs transportés et des voyageurs-kilomètres concordent entre elles. Lorsqu'un voyageur emprunte successivement un ou plusieurs réseaux secondaires, un réseau principal ou inversement, ce voyageur ne doit être compté que dans la statistique du réseau principal. Lorsqu'un voyageur emprunte successivement plusieurs réseaux secondaires, ce voyageur ne doit être compté qu'une fois.

53. La distance à considérer est le parcours effectivement accompli par le voyageur.

54. *Marchandises transportées* : Marchandises déplacées par rail sur le réseau de l'administration considérée. La quantité totale de marchandises transportées sur un réseau est constituée par la quantité des marchandises chargées et celle des marchandises entrées chargées (voir paragraphe 57).

55. *Transbordement direct sur rail* : Transbordement de marchandises d'un véhicule ferroviaire sur un autre véhicule ferroviaire sans qu'il y ait eu entre les deux véhicules une distance qui demande l'intervention d'un transport intermédiaire au dehors de l'enceinte d'une gare.

56. *Marchandises chargées* : Marchandises placées sur un véhicule ferroviaire et expédiées par rail. Les marchandises chargées sur des embranchements particuliers ou dans des gares portuaires en contact avec un réseau et remises ensuite à ce réseau sont réputées être chargées sur ce réseau. Les marchandises chargées sur un réseau secondaire en contact avec un réseau principal et remises ensuite à ce réseau principal sont réputées être chargées sur le réseau principal. Ne sont toutefois pas réputées « chargées » sur un réseau, les marchandises qui

a) une fois chargées sur un réseau, sont transbordées d'un véhicule ferroviaire sur un autre véhicule ferroviaire sur le même réseau ;

b) à l'occasion de leur remise d'un réseau de chemin de fer à un autre sont transbordées directement sur rail dans une gare en contact (voir la définition du transbordement direct sur rail au paragraphe 55 ci-dessus).

57. *Marchandises entrées chargées* : Marchandises chargées sur un réseau étranger et entrées par rail sur le réseau considéré, en transit ou pour déchargement dans le pays ; sont également considérées comme entrées chargées les marchandises qui sont transbordées directement sur rail au moment de leur entrée sur le réseau.

58. *Tonne-kilomètre nette* : Unité de mesure du transport de marchandises, correspondant au transport d'une tonne de marchandises par chemin de fer sur la distance d'un kilomètre.

59. *Parcours moyen d'une tonne* : Distance moyenne sur laquelle les marchandises ont été transportées sur le réseau de l'administration.

60. *Chargement moyen des wagons* : Poids moyen par wagon chargé ou entré chargé des marchandises transportées.

61. *Données relatives au transport des marchandises à inclure dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe* : Dans les chiffres doivent être compris tous les transports⁴ par rail effectués sur le réseau de l'administration considérée. Seuls les transports par rail doivent

⁴ *Secretariat note* : Both transport for third parties and service transport should therefore be included.

⁴ *Note du secrétariat* : Devraient donc être inclus les transports pour compte d'autrui et les transports de service.

odes of transport, the statistics must relate solely to the rail
rtion of the haul.

62. The weight to be taken into consideration is the weight
arged for in respect of revenue producing commercial transport,
d the gross weight of the goods in respect of service transport
d of free of charge transport for third parties.

63. The distance to be taken into consideration is,

(a) in the case of revenue producing commercial transport
of goods: the distance charged for, with deduction of artificial
surcharges for distance;

(b) in the case of service transport and of transport free of
charge for third parties: the actual operating distance.

ROADS

NETWORKS, INCLUDING ROAD EXPENDITURE

64. *Network*: The road network of a country is made up of
that country's roads which are open to public traffic, including
ll-roads.

65. *Road*: Line of communication for the use of four-wheeled
and other road motor vehicles running on their own wheels.

66. *Carriageway*: Part of the road intended for the movement
of road motor vehicles; the parts of the road which form a shoulder
or the lower or upper layers of the road surface are not part of the
roadway, nor are those parts of the road intended for the circulation
of road vehicles which are not self-propelled or for the parking of
vehicles even if, in case of danger, they may occasionally be used
for the passage of motor vehicles. The width of a carriageway is
measured perpendicularly to the axis of the road.

67. *Urban road*: A road within the boundaries of a built-up area
with a population of 5 000 or more.

68. *Main road*: Road intended primarily for long-distance
traffic or connecting principal centres of population.

69. *Motorway*: Road which meets all the following require-
ments:

- (a) it has no level intersections with other roads or tracks;
- (b) direct access to it from properties alongside it is pro-
hibited;
- (c) no traffic other than motor traffic is permitted on it.

70. *Roads to be included in the statistics of the Inland Transport
Committee of the Economic Commission for Europe*: All urban and
non-urban roads open to public traffic. In determining the length
of roads, it is desirable that one and the same road surface should
not be counted twice; and it is recommended therefore that, where
possible, the method referred to in annex 2 of document TRANS/
P 6/54/Rev.4 should be used, especially as regards urban roads.
A note should appear in the statistical return saying whether or not
statistics of urban and non-urban roads include double counting
in respect of intersections.

VEHICLES

71. *Road vehicle*: A vehicle running on wheels and intended
for use on public roads.

72. *Mechanically propelled road vehicle*: Road vehicle, whether
connected or not to electric conductors, fitted with an engine whence

être comptés; lorsque les transports sont effectués successivement
par différents modes de transport, les chiffres doivent se rapporter
exclusivement aux parcours par chemin de fer.

62. Le poids à considérer est le poids taxé pour les transports
commerciaux producteurs de recettes et le poids brut des marchan-
dises pour les transports de service et les transports gratuits pour
compte d'autrui.

63. La distance à considérer est,

a) pour les transports commerciaux producteurs de recettes :
la distance comptée au tarif, en déduisant les majorations de
distance artificielles;

b) pour les transports de service et les transports gratuits
pour compte d'autrui : la distance réellement parcourue.

ROUTES

RÉSEAUX, Y COMPRIS LES DÉPENSES ROUTIÈRES

64. *Réseau*: Le réseau routier d'un pays se compose de toutes
les routes de ce pays ouvertes à la circulation publique, y compris
les routes à péage.

65. *Route*: Voie de communication à l'usage de véhicules
routiers automobiles, à quatre roues et autres, se déplaçant par leurs
propres roues.

66. *Chaussée*: Partie de la route destinée au mouvement des
véhicules routiers automobiles; les parties de route servant à
épauler les couches de base ou de surface ne font pas partie de la
chaussée; il en est de même des parties de la route destinées à la
circulation de véhicules routiers non automobiles, ou au station-
nement des véhicules, même si elles peuvent, en cas de danger,
servir occasionnellement au passage des véhicules automobiles.
La largeur d'une chaussée se mesure perpendiculairement à l'axe
de la route.

67. *Route urbaine*: Routes et rues à l'intérieur des aggloméra-
tions de 5 000 habitants ou plus.

68. *Route principale*: Route destinée principalement à la circu-
lation à longue distance, ou reliant entre eux des centres importants
de population.

69. *Autoroute*: Route répondant à l'ensemble des conditions
suivantes:

- a) aucun croisement à niveau n'y existe avec d'autres voies
de circulation;
- b) l'accès en est interdit aux riverains;
- c) la seule circulation qui y soit autorisée est la circulation
automobile.

70. *Routes à compter dans les statistiques du Comité des trans-
ports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe*: Toutes
les routes urbaines ou non urbaines ouvertes à la circulation publi-
que. Afin de déterminer la longueur des routes, il est désirable
qu'une même surface de route ne soit pas prise en compte deux
fois et il est donc recommandé, lorsque cela est possible, d'appli-
quer la méthode dont il est question à l'annexe 2 du document
TRANS/WP 6/54/Rev.4, surtout en ce qui concerne les routes
urbaines. Le relevé statistique devrait comprendre une note indi-
quant si les statistiques de routes urbaines et non urbaines compren-
nent ou non des doubles comptages relatifs aux intersections.

VÉHICULES

71. *Véhicule routier*: Véhicule à roues destiné à être utilisé
sur les routes.

72. *Véhicule routier à propulsion mécanique*: Véhicule routier,
relié ou non à un conducteur électrique, pourvu d'un moteur

it derives its sole means of propulsion. These vehicles include trolleybuses and trams.

73. *Road motor vehicle* : Mechanically propelled road vehicle (including tractors) normally used for the carriage of persons or goods, other than vehicles running on rails or connected to electric conductors. Cycles with auxiliary engines, as defined in paragraph 79, are not included among road motor vehicles.

74. *Passenger road vehicle* :⁵ A road vehicle designed, exclusively or primarily, to carry one or more persons.

75. *Passenger road motor vehicle* :⁵ A road motor vehicle designed, exclusively or primarily, to carry one or more persons.

76. *Goods road vehicle* :⁵ Road vehicle designed, exclusively or primarily, to carry goods.

77. *Goods road motor vehicle* :⁵ Road motor vehicle designed, exclusively or primarily, to carry goods.

78. *Cycle* : Two-wheeled or three-wheeled road vehicle, fitted with pedals and using human energy as its sole means of propulsion.

79. *Cycle with auxiliary engine* : Two-wheeled or three-wheeled road vehicle possessing all the normal characteristics of a cycle in respect of structure and performance and fitted with an engine, the cubic capacity of which does not exceed 50 cubic centimetres.

80. *Motor cycle* : Two-wheeled road motor vehicle with or without a sidecar, not falling under the definition of a cycle with an auxiliary engine, and also a motor-driven wheelchair and a three-wheeled motor vehicle for the transport of passengers with an unladen weight not exceeding 400 kg.⁶

81. *Private car* : Road motor vehicle, other than a motor cycle, intended for the transport of passengers and seating not more than nine persons (including the driver). The term "private car" therefore covers taxis and hired vehicles, provided that they have fewer than ten seats.

82. *Motor coach or bus* : Passenger road motor vehicle, seating more than nine persons (including the driver).

83. *Number of seats in motor coaches or buses* : Number of seats or berths, including the driver's, available in the vehicle when it is performing the service for which it is primarily intended; in case of doubt, the capacity is the highest number of seats or berths available.

84. *Total transport capacity of motor coaches and buses* : Number of seats and special standing-room places provided for passengers.⁷ The number of standing-room places should be indicated separately in the statistics.

85. *Tractor* : Road motor vehicle designed, exclusively or primarily, to haul other road vehicles.

86. *Trailer* : Road vehicle designed to be drawn by a road motor vehicle. Trailers intended for coupling to agricultural tractors are not included.

87. *Semi-trailer* : Trailer which has no front axle and which is coupled to the hauling vehicle in such a manner that part of the

constituant son seul moyen de propulsion. Les trolleybus et les tramways sont compris dans ces véhicules.

73. *Véhicule routier automobile* : Véhicule routier à propulsion mécanique (y compris les tracteurs) normalement utilisé pour le transport de personnes ou de marchandises, à l'exception des véhicules se déplaçant sur rails ou reliés à un conducteur électrique. Les cycles à moteur auxiliaire définis au paragraphe 79 ne sont pas compris dans les véhicules routiers automobiles.

74. *Véhicule routier pour le transport de voyageurs* :⁵ Véhicule routier conçu exclusivement ou principalement pour le transport d'une ou plusieurs personnes.

75. *Véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs* :⁵ Véhicule routier automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport d'une ou plusieurs personnes.

76. *Véhicule routier pour le transport de marchandises* :⁵ Véhicule routier conçu exclusivement ou principalement pour le transport des marchandises.

77. *Véhicule routier automobile pour le transport de marchandises* :⁵ Véhicule routier automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport des marchandises.

78. *Cycle* : Véhicule routier à deux ou à trois roues, muni de pédales et dont le seul moyen de propulsion est l'énergie humaine.

79. *Cycle à moteur auxiliaire* : Véhicule routier à deux ou à trois roues, possédant toutes les caractéristiques normales d'un cycle quant à sa structure et à ses possibilités d'emploi et pourvu d'un moteur d'une cylindrée maximale de 50 cm³.

80. *Motocycle* : Véhicule routier automobile à deux roues, avec ou sans sidecar, non visé par la définition du cycle à moteur auxiliaire, ainsi que les fauteuils roulants d'invalides à moteur et véhicules automobiles à trois roues affectés aux transports de voyageurs dont le poids à vide n'exède pas 400 kg.⁶

81. *Voiture privée* : Véhicule routier automobile autre qu'un motocycle, destiné au transport de voyageurs et dont le nombre de places assises (y compris celle du conducteur) est inférieur à dix. Le terme « voiture privée » couvre donc les taxis et voitures de louage à condition qu'ils aient moins de dix places assises.

82. *Autocar ou autobus* : Véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs, dont le nombre des places assises (y compris celle du conducteur) est supérieur à neuf.

83. *Nombre des places assises des autocars ou autobus* : Nombre des places assises ou couchées, y compris la place du conducteur, dans le véhicule lorsqu'il assure le service auquel il est essentiellement destiné; en cas de doute, la capacité du véhicule se mesure par le plus grand nombre disponible de places assises ou couchées.

84. *Capacité totale de transport des autocars et autobus* : Nombre de places assises et nombre de places offertes spécialement prévues pour les voyageurs debout.⁷ Le nombre de places debout doit être indiqué séparément dans les statistiques.

85. *Tracteur* : Véhicule routier automobile conçu exclusivement ou principalement pour le remorquage d'autres véhicules routiers.

86. *Remorque* : Véhicule routier conçu pour être remorqué par un véhicule routier automobile. Les remorques destinées à être attelées à des tracteurs agricoles sont exclues.

87. *Semi-remorque* : Remorque sans essieu avant accouplée au véhicule qui la tractionne de telle manière qu'une part de ladite

⁵ Vehicles designed for the transport of both passengers and goods should be classified either among the passenger road vehicles or among the goods road vehicles, depending on their primary purpose, as determined either by their technical characteristics or by their category for tax purposes.

⁶ Provisional definition pending the revision of annex 9 to the 1949 (Geneva) Convention on Road Traffic.

⁷ This definition is of practical importance only for urban transport statistics.

⁵ Les véhicules conçus à la fois pour le transport de voyageurs et le transport des marchandises doivent être classés soit dans les véhicules routiers pour le transport de voyageurs, soit dans les véhicules routiers pour le transport des marchandises selon leur affectation principale déterminée, soit par leurs caractéristiques techniques, soit par la catégorie fiscale à laquelle ils appartiennent.

⁶ Définition provisoire en attendant la révision de l'annexe 9 de la Convention de Genève de 1949 sur la circulation routière.

⁷ Cette définition n'a de portée pratique importante que pour les statistiques des transports urbains.

iler rests on the tractor and that a substantial part of its weight of the load that it may contain is borne by the tractor.

88. *Articulated vehicle* : A unit made up of a road motor vehicle and of a semi-trailer.

89. *Combination of vehicles* : A unit intended for the transport of goods, made up of a road motor vehicle and of one or more trailers (other than semi-trailers).

90. *Load capacity* : Maximum weight of goods declared permissible by the competent authority of the country of registration of the vehicle.

91. *Permissible maximum weight* : Total of the weight of the vehicle when stationary and ready for the road (including the weight of the driver and of all other persons carried at the same time) and of the weight of the load declared permissible by the competent authority of the country of registration of the vehicle.

92. *Goods road vehicles operated for hire or reward* : Goods road vehicles operated, exclusively or primarily, in respect of transport for hire or reward (see definition of transport for hire or reward, paragraph 103 below).

93. *Goods road vehicles operated on own account* : Goods road vehicles operated, exclusively or primarily, in respect of transport on own account (see definition of transport on own account, paragraph 104 below).

94. *Road vehicles to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe* : The statistics supplied should cover all the road vehicles listed in the relevant tables of the questionnaire (including those under repair) and registered in the country and licensed to use roads open to public traffic, but excluding military vehicles.

95. The number of vehicles to be shown in the statistics is that at a given date during the statistical period, the date being chosen as to represent, if possible, the maximum number during that period.

VEHICLE TRAFFIC

96. *Vehicle-kilometre* : Unit of measure representing the journey of a road vehicle, loaded or empty, over one kilometre of road, the distance being the actual length of road covered. Articulated vehicles and transport units made up of a tractor and a trailer are counted as one vehicle. In all other cases, trailers are counted as separate vehicles.

97. *Foreign vehicle* : A vehicle bearing foreign registration plates.

98. *Vehicle kilometres to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe* :

(a) *Internal traffic* : The statistics should reflect the number of vehicle-kilometres performed on the territory of the country, regardless of the country of registration of the vehicles.

(b) *International traffic* : The statistics should reflect the number of vehicle-kilometres performed in the course of international journeys, including frontier traffic, on the territory of the country by

- (i) foreign vehicles,
- (ii) vehicles of the country.

99. *Entry of a road vehicle* : A road vehicle which entered the country, by road, loaded or empty. However, any road vehicle entering the country by another means of transport, the use of

remorque repose sur le véhicule tracteur et qu'une partie appréciable de son poids et de son chargement éventuel soit supportée par le tracteur.

88. *Véhicule articulé* : Ensemble composé d'un véhicule routier automobile et d'une semi-remorque.

89. *Train routier* : Ensemble affecté au transport de marchandises et composé d'un véhicule routier automobile et soit d'une remorque, autre qu'une semi-remorque, soit de plusieurs remorques.

90. *Charge utile* : Poids maximal de marchandises déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.

91. *Poids maximal autorisé* : Total du poids du véhicule à l'arrêt et en ordre de marche (y compris le poids du conducteur et de toutes autres personnes transportées en même temps) et du poids du chargement déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.

92. *Véhicule routier pour le transport de marchandises effectuant des transports pour compte d'autrui* : Véhicule routier pour le transport de marchandises, effectuant exclusivement ou principalement des transports pour le compte d'autrui (voir la définition des transports pour compte d'autrui au paragraphe 103 ci-après).

93. *Véhicule routier pour le transport de marchandises effectuant des transports pour compte propre* : Véhicule routier pour le transport de marchandises, effectuant exclusivement ou principalement des transports pour compte propre (voir la définition des transports pour compte propre au paragraphe 104 ci-après).

94. *Véhicules routiers à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe* : Les statistiques fournies doivent porter sur tous les véhicules routiers (y compris ceux en réparation ou en attente de réparation) énumérés dans les tableaux pertinents du questionnaire, immatriculés dans le pays et autorisés à y circuler sur les routes ouvertes à la circulation publique, à l'exclusion des véhicules militaires.

95. Le nombre de véhicules à compter dans les statistiques est le nombre existant à une date donnée au cours de la période statistique, cette date étant choisie afin de représenter, si possible, le nombre maximal au cours de cette période.

CIRCULATION

96. *Véhicule-kilomètre* : Unité de mesure correspondant au parcours d'un véhicule routier, en charge ou à vide, sur un kilomètre de route, mesuré par la longueur effective de route parcourue. Les véhicules articulés et unités de transport composées d'un tracteur et d'une remorque sont comptés comme un seul véhicule. Dans tous les autres cas, les remorques sont comptées comme des véhicules distincts.

97. *Véhicule étranger* : Véhicule portant des plaques d'immatriculation étrangères.

98. *Véhicules-kilomètres à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe* :

a) *Circulation interne* : Les statistiques doivent faire ressortir le nombre de véhicules-kilomètres effectués sur le territoire du pays, quel que soit le pays d'immatriculation des véhicules.

b) *Circulation internationale* : Les statistiques doivent faire ressortir le nombre de véhicules-kilomètres correspondant aux parcours internationaux, y compris la circulation frontalière sur le territoire du pays par

- i) les véhicules étrangers,
- ii) les véhicules du pays.

99. *Véhicule routier entré* : Véhicule routier ayant pénétré dans le pays par la route, en charge ou à vide. Toutefois est considéré comme étant entré par la route tout véhicule routier entrant dans

which for short journeys is dictated by geographical or climatic conditions, is considered to have entered by road.

100. *Exit of a road vehicle* : A road vehicle which left the country by road, loaded or empty. However, any road vehicle leaving the country by another means of transport, the use of which for short journeys is dictated by geographical or climatic conditions, is considered to have left by road.

101. *Transit of a goods road vehicle* : A road vehicle which entered the country by road, loaded or empty, and which left it by road, loaded or empty, at a place different from the point of entry, provided that there has been no unloading or no loading in the country.

102. *Entries, exits and transits of road vehicles to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe* : The statistics should reflect the movements of foreign vehicles by road, including vehicles moving in frontier traffic, across the frontiers of the country. In the case of buses, motor coaches and goods road vehicles, they should also reflect such movement of the vehicles of the country. Articulated vehicles and transport units made up of a tractor and a trailer are counted as one vehicle. In all other cases, trailers are counted as separate vehicles.

TRANSPORT

103. *Transport for hire or reward* : Transport for remuneration, of persons or goods, on behalf of third parties.

104. *Transport on own account* : A transport operation performed by a person (physical or corporate)

(a) (i) either in his own vehicle(s); (ii) or in vehicle(s) placed exclusively at his disposal for internal transport, in compliance with conditions laid down in national laws and regulations when they authorize such placing of vehicles at disposal; or, for international transport, in compliance with conditions laid down in international agreements;

(b) for his own needs^a and for the transport (i) of himself, his family, friends or employees, or (ii) of goods belonging to him, or (iii) of goods he does not own, but which he has bought, sold, borrowed or lent, loaned or hired, produced or processed, or repaired, always provided that transport constitutes only an ancillary operation.

Passenger transport

105. *Passenger* : A person is deemed to be a passenger every time that this person makes a journey on the network of the country in a road vehicle. Service staff assigned to buses, motor coaches, trolleybuses, trams and goods road vehicles are not counted as passengers.

106. *Passenger-kilometre* : Unit of measure of the carriage of a passenger by road over a distance of one kilometre.

107. *Data on passenger transport to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe* : The statistics should refer to all passengers carried on the network of the country by the vehicles of the country and by foreign vehicles.^b The distance on which passenger-kilometres should be based is the actual distance travelled by the passenger.

^a "His own needs" includes the commercial and industrial needs of the undertakings concerned.

^b In the case of traffic for hire or reward, the exclusion of passengers travelling free of charge (e.g. small children) may be unavoidable. Moreover, such exclusion might be desirable from the point of view of comparability with railway statistics.

le pays par un autre moyen de transport dont l'utilisation pour un court trajet est dictée par les conditions géographiques ou climatiques.

100. *Véhicule routier sorti* : Véhicule routier qui a quitté le pays par la route, en charge ou à vide. Toutefois est considéré comme étant sorti par la route tout véhicule routier sortant du pays par un autre moyen de transport dont l'utilisation pour un court trajet est dictée par les conditions géographiques ou climatiques.

101. *Véhicule routier (pour le transport de marchandises) en transit* : Véhicule routier entré dans le pays par la route en charge ou à vide et sorti par la route en charge ou à vide en un lieu différent du point d'entrée, à condition qu'il n'y ait eu ni rupture de charge ni chargement dans le pays.

102. *Véhicules routiers entrés, sortis et en transit à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe* : Les statistiques doivent indiquer le mouvement des véhicules étrangers par la route, y compris les véhicules participant à la circulation frontalière, à travers les frontières du pays. Dans le cas des autobus, autocars et véhicules routiers pour le transport de marchandises, les statistiques doivent également tenir compte du mouvement des véhicules du pays. Les véhicules articulés et les unités de transport composées d'un tracteur et d'une remorque sont comptés comme un seul véhicule. Dans tous les autres cas, les remorques sont comptées comme des véhicules distincts.

TRANSPORTS

103. *Transport pour compte d'autrui* : Transport à titre onéreux de personnes ou de marchandises, effectué pour le compte de tiers.

104. *Transport pour compte propre* : Transport effectué par une personne (physique ou morale)

a) i) avec un ou des véhicules lui appartenant; ou ii) avec un ou des véhicules mis à sa disposition exclusive pour des transports internes, dans les conditions prévues par les lois et les règlements nationaux, lorsque ceux-ci autorisent cette mise à disposition ou, pour les transports internationaux, dans les conditions qui seraient prévues par les accords internationaux;

b) pour ses propres besoins^a et pour le déplacement i) d'une personne, de sa famille, de ses amis ou de ses employés, ou ii) de marchandises lui appartenant, ou iii) de marchandises qui ne lui appartiennent pas, mais qu'elle a achetées, vendues, prêtées ou empruntées, données ou prises en location, produites ou transformées, ou réparées, à condition que le transport ne constitue qu'une opération accessoire.

Transports de voyageurs

105. *Voyageur* : On entend par voyageur toute personne qui effectue un parcours sur le réseau routier du pays dans un véhicule routier. Le personnel affecté au service des autobus, autocars, trolleybus, tramways et véhicules routiers pour le transport de marchandises n'est pas considéré comme faisant partie des voyageurs.

106. *Voyageur-kilomètre* : Unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par la route sur une distance d'un kilomètre.

107. *Données sur le transport des voyageurs à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe* : Dans les statistiques, doivent être comptés tous les voyageurs transportés sur le réseau du pays, par les véhicules de ce pays et par les véhicules étrangers.^b La distance à prendre en considération pour le calcul des voyageurs-kilomètres est le parcours effectivement accompli par le voyageur.

^a Les besoins comprennent les besoins commerciaux et industriels des entreprises intéressées.

^b S'agissant des transports pour compte d'autrui, l'exclusion des voyageurs non payants (par exemple les enfants en bas âge) peut être inévitable. En outre, cette exclusion peut être opportune du point de vue de la comparabilité des chiffres avec ceux des chemins de fer.

108. *Goods loaded* : Goods placed on a road vehicle and despatched by road. When a journey is interrupted by a breakdown of a vehicle or for a similar cause and goods are transshipped from a road vehicle to another, this operation is not regarded as loading.

109. *Goods having entered the country by road other than in transit by road throughout* : Goods which, having been loaded on a road vehicle in another country, entered the country by road and were unloaded there (or transshipped to another means of transport). However, goods carried by a vehicle entering the country by another means of transport, the use of which for short journeys is dictated by geographical or climatic conditions, are considered as having entered by road.

110. *Goods having left the country by road other than in transit by road throughout* : Goods which having been loaded (or transshipped) from another means of transport) on a road vehicle in the country, left the country by road. However, goods carried by a vehicle leaving the country by another means of transport, the use of which for short journeys is dictated by geographical or climatic conditions, are considered as having left by road.

111. *Goods in transit by road throughout* : Goods which entered the country by road and left the country by road,¹⁰ at a point different from the point of entry, after having been carried across the country solely by road. The considerations relating to short journeys by another means of transport, which were referred to in connexion with "goods having entered the country by road" and "goods having left the country by road" apply to goods in transit by road throughout.

112. *Goods carried* : Goods moved by road on the network of the country concerned. The total quantity of goods carried in a country is made up of the quantity of goods loaded in the country, the quantity of goods having entered the country by road and the quantity of goods in transit by road throughout.

113. *Net ton-kilometre* : Unit of measure of goods transport which represents the carriage of one ton by road over a distance of one kilometre.

114. *Goods transport data to be included in the statistics of the Land Transport Committee of the Economic Commission for Europe* : The statistics should include all road transport performed on the network of the country by the vehicles of the country and foreign vehicles.

115. The weight to be taken into consideration is the gross weight of goods, including that of equipment such as containers and pallets containing goods, in respect of transport on own account, and the weight charged for, in respect of transport for hire or reward.

116. The distance to be taken into consideration is the actual distance covered in respect of transport on own account, and the distance charged for—or failing that, the actual distance covered in respect of transport for hire or reward.

INLAND WATERWAYS

NETWORKS

117. The network of inland waterways of a country is made up of all the inland waterways of that country which are open to public navigation (vehicle traffic) for the carriage of goods.

¹⁰ Goods need not necessarily be carried in the same road vehicle throughout.

Transports de marchandises

108. *Marchandises chargées* : Marchandises placées sur un véhicule routier et expédiées par la route. Lorsque le voyage est interrompu par une panne du véhicule ou pour une cause analogue et que les marchandises sont transbordées d'un véhicule routier sur un autre, cette opération n'est pas considérée comme un chargement.

109. *Marchandises entrées par la route autres que les marchandises en transit par route de bout en bout* : Marchandises chargées sur un véhicule routier dans un autre pays, qui sont entrées dans le pays par la route et y ont été déchargées, ou transbordées sur un autre moyen de transport. Toutefois sont considérées comme étant entrées par la route les marchandises transportées par un véhicule entrant dans le pays par un autre moyen de transport dont l'utilisation pour un court trajet est dictée par les conditions géographiques ou climatiques.

110. *Marchandises sorties par la route autres que les marchandises en transit par route de bout en bout* : Marchandises chargées (ou transbordées d'un autre moyen de transport) sur un véhicule routier dans le pays, et qui ont quitté le pays par la route. Toutefois sont considérées comme étant sorties par la route les marchandises transportées par un véhicule sortant du pays par un autre moyen de transport dont l'utilisation pour un court trajet est dictée par les conditions géographiques ou climatiques.

111. *Marchandises en transit par route de bout en bout* : Marchandises qui ont pénétré dans le pays par la route et l'ont quitté également par la route¹⁰ en un point différent du point d'entrée, après avoir traversé le pays exclusivement par route. Les considérations relatives aux courts trajets effectués par un autre moyen de transport et dont il est question au sujet des « marchandises entrées par la route » et des « marchandises sorties par la route » s'appliquent aux marchandises en transit par route de bout en bout.

112. *Marchandises transportées* : Marchandises transportées sur le réseau routier du pays considéré. La quantité totale des marchandises transportées dans le pays se compose des marchandises chargées dans le pays, des marchandises entrées par la route, et des marchandises en transit par route de bout en bout.

113. *Tonne-kilomètre nette* : Unité de mesure du transport des marchandises, correspondant au transport d'une tonne par la route sur une distance d'un kilomètre.

114. *Données sur le transport des marchandises à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe* : Dans les statistiques doivent être comptés tous les transports routiers effectués sur le réseau du pays considéré, par les véhicules du pays et les véhicules étrangers.

115. Le poids à considérer est le poids brut des marchandises, y compris celui de l'équipement (containers et palettes, par exemple) qui les contient, dans le cas des transports pour compte propre, et le poids taxé dans celui des transports pour compte d'autrui.

116. La distance à considérer est la distance effectivement parcourue dans le cas des transports pour compte propre, et la distance comptée au tarif ou à défaut la distance effectivement parcourue dans celui des transports pour compte d'autrui.

VOIES NAVIGABLES

RÉSEAUX

117. Le réseau des voies navigables d'un pays se compose de toutes les voies navigables intérieures de ce pays ouvertes à la navigation (circulation) publique pour les transports de marchandises.

¹⁰ Sans nécessairement être transportées de bout en bout par le même véhicule routier.

118. *Navigable inland waterway* : A stretch of water, not part of the sea, over which craft of a carrying capacity of not less than 50 tons can navigate when normally loaded. This term covers both navigable rivers and lakes (natural watercourses, whether or not they have been improved for navigation purposes) and navigable canals (waterways constructed primarily for the purpose of navigation). The length of lakes is counted as that between the most distant points between which transport is performed.

119. *Waterways regularly used for transport* : Waterways over which a minimum amount of transport is performed each year; this amount, expressed as ton-kilometres per kilometre of waterway, is determined by each government in the light of conditions prevailing on its waterway network.

120. *Inland waterways to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe* : The entire network of the country.

VEHICLES

121. *Inland water transport (IWT) craft* : Craft having a minimum carrying capacity of 20 tons, designed for the carriage of goods by inland waterway.

122. *Dumb barge* : IWT craft not having its own means of mechanical propulsion. Barges with only an auxiliary engine should be regarded as dumb barges.

123. *Dumb tanker* : IWT craft, intended for the bulk transport of liquids or gases, not having its own means of mechanical propulsion. Tankers with only an auxiliary engine should be regarded as dumb tankers. Tankers for the transport in bulk of powdered products such as cement, flour, plaster, etc., are to be excluded and counted with craft for the transport of dry cargo.

124. *Self-propelled barge* : IWT craft having its own means of mechanical propulsion. Barges with only an auxiliary engine should be regarded as dumb barges.

125. *Self-propelled tanker* : IWT craft intended for the bulk transport of liquids or gases, having its own means of mechanical propulsion. Tankers with only an auxiliary engine should be regarded as dumb tankers. Tankers for the transport in bulk of powdered products such as cement, flour, plaster etc. are to be excluded and counted with craft for the transport of dry cargo.

126. *Tug* : Powered craft developing not less than 50 hp, designed for the towing of barges, tankers or rafts, but not for the carriage of goods. Tugs equipped for pushing are counted as tugs.

127. *Pusher craft* : Powered craft developing not less than 50 hp, designed specially for the pushing of craft.

128. *Pushed barge* : Dumb barge designed specially for being pushed.

129. *Pushed tanker* : Dumb tanker designed specially for being pushed.

130. *Carrying capacity* (also referred to as "deadweight capacity") : Maximum permissible weight of goods, expressed in tons, which an IWT craft may carry according to the ship's documents.

131. *Power (hp)* : Mechanical force developed by the motive power installation in craft. This power (the unit of which is

118. *Voie navigable* : Etendue d'eau ne faisant pas partie de la mer sur laquelle des bateaux d'un port en lourd de 50 tonnes au moins peuvent naviguer en charge normale. Le terme s'applique à la fois aux fleuves, rivières et lacs navigables (cours d'eau naturels aménagés ou non pour la navigation) et aux canaux navigables (cours d'eau construits notamment pour la navigation). La longueur des lacs est calculée entre les points les plus éloignés entre lesquels des transports sont effectués.

119. *Voies navigables régulièrement utilisées pour les transports* : Cours d'eau sur lesquels s'effectue chaque année une quantité minimale de transports; cette quantité, exprimée en tonnes-kilomètres par kilomètre de voie d'eau, est déterminée par chaque gouvernement selon les conditions qui règnent sur son réseau navigable.

120. *Voies navigables à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe* : Le réseau du pays pris dans son ensemble.

VÉHICULES

121. *Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure* : Bateau d'un port en lourd minimal de 20 tonnes conçu pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure.

122. *Chaland ou péniche* : Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure, sans moyen de propulsion mécanique propre. Dans certains pays le terme péniche désigne un bateau plus petit que le chaland. Les bateaux n'ayant qu'un moteur auxiliaire doivent être considérés comme chalands ou péniches.

123. *Bateau-citerne* : Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure, destiné au transport en vrac de liquides ou de gaz, sans moyen de propulsion mécanique propre. Les citernes n'ayant qu'un moteur auxiliaire doivent être considérées comme des bateaux-citernes. Sont exclues les citernes pour le transport en vrac de pulvérulents comme le ciment, la farine, le plâtre, etc., qui doivent être comptées avec les bateaux pour le transport des marchandises sèches.

124. *Automoteur* : Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure pourvu d'un moyen de propulsion mécanique propre. Les bateaux n'ayant qu'un moteur auxiliaire doivent être considérés comme chalands ou péniches.

125. *Automoteur-citerne* : Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure, destiné au transport en vrac de liquides ou de gaz, pourvu d'un moyen de propulsion mécanique propre. Les citernes n'ayant qu'un moteur auxiliaire doivent être considérées comme des bateaux-citernes. Sont exclues les citernes pour le transport en vrac de pulvérulents comme le ciment, la farine, le plâtre, etc., qui doivent être comptées avec les bateaux pour le transport des marchandises sèches.

126. *Remorqueur* : Bateau pourvu de force motrice développant au moins 50 cv, et conçu pour la traction de péniches, de chalands, de bateaux-citerne ou de radeaux, mais non pour le transport de marchandises. Les remorqueurs aménagés pour le poussage sont comptés comme remorqueurs.

127. *Pousseur* : Bateau pourvu de force motrice développant au moins 50 cv et conçu spécialement pour le poussage de bateaux.

128. *Barge* : Chaland ou péniche conçu spécialement pour être poussé.

129. *Barge-citerne* : Bateau-citerne conçu spécialement pour être poussé.

130. *Port en lourd* : Poids de marchandises maximal autorisé, exprimé en tonnes, qu'un bateau peut transporter d'après les documents de bord.

131. *Puissance (cv)* : Puissance mécanique développée par la force motrice de propulsion dont sont pourvus les bateaux. Cette

kilogramme-mètres par seconde) should be measured in effective horsepower (power transmitted to the propeller).

32. *Data on craft to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe*: The statistics should cover all craft, excluding harbour craft, port lighters and seaport tugs, craft able to navigate on rivers but which are authorized to navigate on the sea (coasters), included in the questionnaire, including those under or awaiting repair, which are registered in the country or, if there is no registration of craft in the country, which are owned by persons (natural or legal) resident in the country. Figures in respect of craft in service should reflect the situation at the end of the year; those in respect of craft put into service during the year should refer to all craft placed in service in the country for the first time new or used.

TRANSPORT

33. *Goods loaded*: Goods placed in an IWT craft and despatched on inland waterway. Transshipment from an IWT craft to another craft does not constitute loading, nor does transshipment as a result of a breakdown or of lightening in the case of low water.

34. *Goods unloaded*: Goods removed from an IWT craft or transported by inland waterway. Transshipment from an IWT craft to another craft does not constitute unloading, nor does transshipment as a result of a breakdown or of lightening in the case of low water.

35. *Goods having left the country by IWT (other than in transit by IWT throughout)*: Goods which, having been loaded on an IWT craft in the country, left the country by IWT.

36. *Goods having entered the country by IWT (other than in transit by IWT throughout)*: Goods which, having been loaded on an IWT craft in another country, entered the country by IWT and were unloaded there.

37. *Goods in transit by IWT throughout*: Goods which entered the country on an IWT craft and also left it on an IWT craft, at a point different from the point of entry, after being carried across the country solely by IWT.

38. *Goods carried*: Goods which have been moved by an IWT craft on the network of the country concerned. The total quantity of goods carried in a country is made up of the quantity of goods loaded, the quantity of goods having entered the country by IWT and the quantity of goods in transit by IWT throughout.

39. *Net ton-kilometre*: Unit of measure of goods transport which represents the carriage of one ton by IWT over a distance of one kilometre.

40. *Goods transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for*

puissance (unité : 75 kilogrammètres par seconde) doit être mesurée en cv effectifs (puissance développée à l'hélice).

132. *Données sur les bateaux à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe*: Les chiffres doivent s'appliquer à tous les bateaux à l'exclusion des embarcations de port, des allèges et des remorqueurs des ports maritimes, des bateaux aptes à la navigation fluviale, mais qui sont autorisés à naviguer sur mer (caboteurs mixtes, coasters), énumérés dans le questionnaire, y compris ceux en réparation ou en attente de réparation, qui sont immatriculés dans le pays ou — s'il n'y a pas d'immatriculation des bateaux dans le pays — qui appartiennent à des personnes (physiques ou morales) résidant dans le pays. Les chiffres relatifs aux bateaux en service doivent se rapporter à la situation à la fin de l'année; ceux qui concernent les bateaux mis en service dans l'année doivent se rapporter à tous les bateaux mis en service dans le pays pour la première fois, qu'il s'agisse de bateaux neufs ou usagés.

TRANSPORTS

133. *Marchandises chargées*: Marchandises placées sur un bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure et expédiées par voie navigable intérieure. Les transbordements d'un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure à un autre ne constituent pas un chargement; il en est de même des chargements consécutifs à une panne ou à un allègement en cas de basses eaux.

134. *Marchandises déchargées*: Marchandises déchargées, après transport par voie navigable intérieure, d'un bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure. Les transbordements d'un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure à un autre ne constituent pas un déchargement; il en est de même des déchargements consécutifs à une panne ou nécessités par un allègement en cas de basses eaux.

135. *Marchandises sorties par voie navigable intérieure (autre que qu'en transit par voie navigable intérieure de bout en bout)*: Marchandises chargées dans le pays sur un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure et qui ont quitté le pays par voie navigable intérieure.

136. *Marchandises entrées par voie navigable intérieure (autre que qu'en transit par voie navigable intérieure de bout en bout)*: Marchandises chargées sur un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure dans un autre pays et qui ont pénétré dans le pays par voie navigable intérieure et y ont été déchargées.

137. *Marchandises en transit par voie navigable intérieure de bout en bout*: Marchandises qui ont pénétré dans le pays sur un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure et l'ont quitté également sur un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure, en un point différent du point d'entrée, après avoir traversé le pays exclusivement par voie navigable intérieure.

138. *Marchandises transportées*: Marchandises transportées par bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure sur le réseau de voies navigables intérieures du pays considéré. La quantité totale des marchandises transportées dans le pays se compose des marchandises chargées, des marchandises entrées par voie navigable intérieure et des marchandises en transit par voie navigable intérieure de bout en bout.

139. *Tonne-kilomètre nette*: Unité de mesure de transport des marchandises correspondant au transport d'une tonne par voie navigable intérieure sur une distance de un kilomètre.

140. *Données sur le transport des marchandises à inclure dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission*

Europe : The statistics should include all IWT transport performed on the network of the country concerned.¹¹

141. The weight to be taken into consideration is the gross weight of goods, including that of equipment, such as containers and pallets, containing goods.

142. The distance to be taken into consideration is the actual distance covered.

COMBINED TRANSPORT

EQUIPMENT

143. *Container* : An article of transport equipment (lift-van, movable tank or other similar structure) ;

(a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use ;

(b) specially designed to facilitate the carriage of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading ;

(c) fitted with devices permitting its ready handling, particularly its transfer from one mode of transport to another ;

(d) so designed as to be easy to fill and empty ; and

(e) having an internal volume of one cubic metre or more. The term "container" includes neither vehicles nor conventional packing.

144. *Large container* : A container, the capacity of which exceeds 3 cubic metres.

145. *Small container* : A container, the capacity of which is at least one cubic metre but not more than 3 cubic metres.

146. *Container fitted for special conveyance* ("à porteur aménagé") : Large containers fitted with fixed wheels and which need, when being carried by rail, wagons fitted with special securing devices.

147. *Container for private use* : Container which does not belong to a transport undertaking for hire or reward.

148. *Wagon-carrying trailer* : Unit designed for the movement of wagons by road, otherwise than on rails.

149. *Road-rail trailer* : Road trailer designed for the conveyance of goods and specially constructed or fitted to travel loaded on wagons.

150. *Data on combined transport equipment to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe* : The statistics should comprise all equipment (including equipment under or awaiting repair) owned or approved by the railway systems of the country.

TRANSPORT

151. *Number of containers forwarded* : The number of containers loaded and despatched.

152. *Number of operations performed with wagon-carrying trailers* : Number of journeys by wagon-carrying trailers conveying wagons loaded with goods.

153. *Combined transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for*

¹¹ *Secretariat note* : The statistics of goods transport in any given country should relate not only to the tonnage carried under the national flag but to the total tonnage, irrespective of the flag under which carried. For the purpose of classification of waterways by economic importance, transport by raft should be included.

économique pour l'Europe : Dans les statistiques doivent être comptés tous les transports par voie navigable intérieure effectués sur le réseau du pays considéré.¹¹

141. Le poids à considérer est le poids brut des marchandises y compris celui de l'équipement (containers et palettes, par exemple) qui les contient.

142. La distance à considérer est la distance effectivement parcourue.

TRANSPORTS COMBINÉS

ENGINS

143. *Container* : Engin de transport (cadre, citerne amovible ou autre engin analogue) :

a) ayant un caractère permanent et étant de ce fait suffisamment résistant pour permettre un usage répété ;

b) spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs moyens de transport ;

c) muni de dispositifs, le rendant facile à manipuler, notamment lors de son transbordement d'un moyen de transport à un autre ;

d) conçu de façon à être facile à remplir et à vider, et

e) d'un volume intérieur d'au moins 1 m³.

Le terme « container » ne couvre ni les emballages usuels ni les véhicules.

144. *Grand container* : Container de plus de 3 m³ de capacité

145. *Petit container* : Container dont la capacité est d'au moins 1 m³ mais ne dépasse pas 3 m³.

146. *Container à porteur aménagé* : Grand container muni de roues fixes et nécessitant, pour son transport par chemin de fer, l'emploi de wagons munis de dispositifs spéciaux d'arrimage.

147. *Container à usage privé* : Container qui n'appartient pas à une entreprise de transports pour compte d'autrui.

148. *Remorque porte-wagon* : Engin conçu pour l'acheminement des wagons par la route, autrement que sur voie ferrée.

149. *Remorque rail-route* : Remorque routière conçue pour le transport des marchandises et spécialement construite ou aménagée pour pouvoir être chargée sur des wagons.

150. *Données sur les transports combinés à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe* : Les statistiques doivent porter sur tout le matériel (y compris le matériel en réparation ou en attente de réparation) appartenant aux administrations de chemins de fer du pays ou agréé par elles.

TRANSPORTS

151. *Nombre de containers expédiés* : Nombre de containers chargés et expédiés.

152. *Nombre d'opérations effectuées avec des remorques porte-wagon* : Nombre de voyages effectués par des remorques porte-wagon transportant des wagons chargés.

153. *Données sur les transports combinés à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission*

¹¹ *Note du secrétariat* : La statistique des transports de marchandises d'un pays donné devrait porter non seulement sur le tonnage transporté sous le pavillon national mais sur l'ensemble du tonnage, quel que soit le pavillon sous lequel il est transporté. Pour les besoins de la classification des voies navigables selon leur importance économique, les transports par radeaux sont à inclure.

Europe : The statistics should include all operations carried out on the territory of the country and comprising at least a section of rail transport, with the equipment owned or approved by the railway systems of the country. The weight to be taken into consideration is the weight charged for in respect of transport for hire or reward and the gross weight of goods in all other cases ; the distance to be taken into consideration is the distance charged for in respect of transport for hire or reward and the actual distance travelled in all other cases.

économique pour l'Europe : Dans les statistiques doivent figurer toutes les opérations effectuées sur le territoire du pays et au moins en partie par voie ferrée avec le matériel appartenant aux administrations ferroviaires de ce pays ou agréé par elles. Le poids à considérer est le poids taxé dans le cas des transports commerciaux pour compte d'autrui et le poids brut des marchandises dans tous les autres cas ; la distance à considérer est la distance comptée au tarif dans le cas des transports commerciaux pour compte d'autrui et la distance effectivement parcourue dans tous les autres cas.

APPENDIX 3

Sources of information
and coverage of statistics

(a) SOURCES OF INFORMATION

Information on rail, road, inland water, oil pipeline, and combined transport in 1967 was supplied by the governments of the following countries on the basis of the questionnaire drawn up by the Working Party on Transport Statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe:

Austria	Norway
Belgium	Poland
Bulgaria	Portugal
Czechoslovakia	Romania
Denmark	Spain
Eastern Germany	Sweden
France	Switzerland
Greece	Turkey
Hungary	United Kingdom (Great Britain)
Italy	Western Germany
Luxembourg	Yugoslavia
Netherlands	

Information has also been derived from the following sources:

- Albania*: *Anuari statistikor* (statistical yearbook), Drejtoria e statistikës (Tirana)
- Austria*: *Amtliche Eisenbahnstatistik der Republik Österreich* (official railway statistics), Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft (Wien)
- Belgium*: Yearly and quarterly statistics of the International Union of Railways (UIC); documents issued by the European Conference of Ministers of Transport
- Bulgaria*: *Statisticheski Godishnik* (statistical yearbook), Tsentralno Statistichsko Upravlyenye (Sofia)
- Cyprus*: *Economic Review of the Republic of Cyprus*, Statistics and Research Department (Nicosia)
- Eastern Germany*: *Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik* (statistical yearbook), Staatliche Zentralverwaltung für Statistik (Berlin)
- Finland*: *Tilastokatsauksia—Statistiska Översikter* (monthly bulletin of statistics), Tilastollinen Päätoimisto (Helsinki); *Liikennetilastollinen vuosikirja—Samfärdselsstatistisk årsbok* (yearbook of transport statistics), Kululaitosneuvosto (Helsinki); *Kuukausitilasto—Månadsstatistik* (monthly statistics of the Finnish State Railways), Valtionrautatiet—Statsjärnvägarna (Helsinki); annual and quarterly statistics of the International Union of Railways (UIC)
- France*: *Annuaire statistique* (statistical yearbook), Ministère des travaux publics et des transports (Paris)
- Greece*: Annual and quarterly statistics of the International Union of Railways (UIC)
- Iceland*: *Hagtidindi*, Hagstofa Íslands (Reykjavík); *Statistical Yearbook of the United Nations*
- Ireland*: *Statistical Abstract of Ireland*, Central Statistics Office (Dublin); annual statistics of the International Union of Railways (UIC)

APPENDICE 3

Sources d'information
et champ couvert par les statistiques

a) SOURCES D'INFORMATION

Les données relatives aux transports par chemin de fer, par route, par voie navigable, par oléoduc et transports combinés en 1967 ont été fournies par les gouvernements des pays suivants dans leurs réponses au questionnaire établi par le Groupe de travail des statistiques de transport du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe:

Allemagne occidentale	Norvège
Allemagne orientale	Pays-Bas
Autriche	Pologne
Belgique	Portugal
Bulgarie	Roumanie
Danemark	Royaume-Uni (Grande-Bretagne)
Espagne	Suède
France	Suisse
Grèce	Tchécoslovaquie
Hongrie	Turquie
Italie	Yougoslavie
Luxembourg	

Des renseignements ont également été puisés aux sources suivantes:

- Albanie*: *Anuari statistikor* (annuaire statistique), Drejtoria e statistikës (Tirana)
- Allemagne occidentale*: *Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland* (annuaire statistique), Statistisches Bundesamt (Wiesbaden).
- Allemagne orientale*: *Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik* (annuaire statistique), Staatliche Zentralverwaltung für Statistik (Berlin)
- Autriche*: *Amtliche Eisenbahnstatistik der Republik Österreich* (statistiques officielles des chemins de fer), Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft (Wien)
- Belgique*: Statistiques annuelles et trimestrielles de l'Union internationale des chemins de fer (UIC); rapports de la Conférence européenne des ministres des transports
- Bulgarie*: *Statisticheski Godishnik* (annuaire statistique), Tsentralno Statistichsko Upravlyenye (Sofia)
- Chypre*: *Economic Review of the Republic of Cyprus* (recueil économique), Statistics and Research Department (Nicosia)
- Etats-Unis*: *Statistics of Railroads of Class I in the United States* (Annuaire de statistiques de chemins de fer de « classe I »), *Yearbook of Railroad Facts 1968* (annuaire des chemins de fer), Association of American Railroads (Washington, D.C.), *Annual Report of the Interstate Commerce Commission* (rapport annuel de la Commission nationale des transports), Interstate Commerce Commission (Washington, D.C.)
- Finlande*: *Tilastokatsauksia — Statistiska Översikter* (bulletin mensuel de statistique), Tilastollinen Päätoimisto (Helsinki); *Liikennetilastollinen vuosikirja — Samfärdselsstatistisk årsbok* (annuaire statistique des transports), Kululaitosneuvosto (Helsinki); *Kuukausitilasto — Månadsstatistik* (statistiques mensuelles des chemins de fer finlandais), Valtionrautatiet—Statsjärnvägarna (Helsinki); statistiques annuelles et trimestrielles de l'Union internationale des chemins de fer (UIC)

- Italy* : *Trasporti pubblici* (public transport), No. 5/1967, Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione civile (Roma)
- Luxembourg* : *Bulletin du STATEC*, « *L'automobile en 1967* » (road motor vehicle statistics), Service central de la Statistique et des Etudes économiques (Luxembourg); annual statistics of the International Union of Railways (UIC)
- Norway* : *Samferdselsstatistikk* (yearbook of transport statistics), Statistisk Sentralbyrå (Oslo)
- Poland* : *Rocznik Statystyczny* (statistical yearbook), Główny Urząd Statystyczny (Warszawa)
- Portugal* : *Transportes terrestres, Anuário estatístico* (land transport), Direcção Geral de Transportes terrestres (Lisboa); annual and quarterly statistics of the International Union of Railways (UIC)
- Romania* : *Anuarul Statistic al R.P.R.* (statistical yearbook), Statistical Pocketbook, and *Buletin Statistic Trimestrial* (quarterly bulletin of statistics), Direcția Centrală de Statistică (București)
- Sweden* : *Motor Traffic in Sweden*, Association of Swedish Automotive Manufacturers and Wholesalers (Stockholm)
- Switzerland* : *Schweizerische Verkehrstatistik—Statistique suisse des transports* (transport statistics), Eidgenössisches Amt für Verkehr—Office fédéral des transports (Bern)
- USSR* : *Narodnoe Hozyaistvo* (statistical yearbook), Tsentralnoe Statisticheskoe Upravlyeniye (Moskva)
- Ukrainian SSR* : *Ukrainskaya SSR v tsifrah* (statistical pocketbook), Narodne gospodarstvo ukrainskoi RSR, statistichni shchornichnik (statistical yearbook), Tsentralnoe Statisticheskoe Upravlyeniye (Kiev)
- Belorussian SSR* : *Byelorusskaya SSR v tsifrah* (statistical pocketbook), Tsentralnoe Statisticheskoe Upravlyeniye (Minsk)
- United Kingdom* : *Monthly Digest of Statistics*, Central Statistical Office (London); *Annual Report and Accounts*, British Railways Board (London); *Basic Road Statistics*, British Road Federation (London); *Annual Report and Accounts*, Ulster Transport Authority
- United States* : *Statistics of Railroads of Class I in the United States*, and *Yearbook of Railroad Facts 1968*, Association of American Railroads (Washington, D.C.); *Annual Report of the Interstate Commerce Commission*, Interstate Commerce Commission (Washington, D.C.)
- Western Germany* : *Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland* (statistical yearbook), Statistisches Bundesamt (Wiesbaden)
- Yugoslavia* : *Saobraćaj i veze* (yearbook on transport and communications), Savezni zavod za statistiku (Beograd)
- France* : *Annuaire statistique*, Ministère des travaux publics et des transports (Paris)
- Grèce* : *Statistiques annuelles et trimestrielles de l'Union internationale des chemins de fer (UIC)*
- Irlande* : *Statistical Abstract of Ireland* (annuaire statistique), Central Statistics Office (Dublin); statistiques annuelles de l'Union internationale des chemins de fer (UIC)
- Islande* : *Hagtidindi*, Hagstofa Íslands (Reykjavík); *Annuaire statistique* des Nations Unies
- Italie* : *Trasporti pubblici* (transports publics), n° 5/1967, Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione civile (Roma)
- Luxembourg* : *Bulletin du STATEC*, « *L'automobile en 1967* », Service central de la Statistique et des Etudes économiques (Luxembourg); statistiques annuelles de l'Union internationale des chemins de fer (UIC)
- Norvège* : *Samferdselsstatistikk* (annuaire statistique des transports) Statistisk Sentralbyrå (Oslo)
- Pologne* : *Rocznik Statystyczny* (annuaire statistique), Główny Urząd Statystyczny (Warszawa)
- Portugal* : *Transportes terrestres, Anuário estatístico* (annuaire statistique des transports terrestres), Direcção Geral de Transportes terrestres (Lisboa); statistiques annuelles et trimestrielles de l'Union internationale des chemins de fer (UIC)
- Roumanie* : *Anuarul Statistic al R.P.R.* (annuaire statistique), Petit annuaire statistique, et *Buletin Statistic Trimestrial* (bulletin trimestriel de statistique), Direcția Centrală de Statistică (București)
- Royaume-Uni* : *Monthly Digest of Statistics* (recueil mensuel de statistique), Central Statistical Office (London); *Annual Report and Accounts* (rapport et comptes annuels), British Railways Board (London); *Basic Road Statistics* (statistiques routières), British Road Federation (London); *Annual Report and Accounts* (rapport et comptes annuels), Ulster Transport Authority
- Suède* : *Motor Traffic in Sweden* (circulation routière), Association des fabricants et des commerçants en gros d'automobiles, (Stockholm)
- Suisse* : *Schweizerische Verkehrstatistik — Statistique suisse des transports*, Eidgenössisches Amt für Verkehr — Office fédéral des transports (Berne)
- URSS* : *Narodnoe Hozyaistvo* (annuaire statistique), Tsentralnoe Statisticheskoe Upravlyeniye (Moskva)
- RSS d'Ukraine* : *Ukrainskaya SSR v tsifrah* (petit annuaire statistique), Narodne gospodarstvo ukrainskoi RSR, statistichni shchornichnik (annuaire statistique), Tsentralnoe Statisticheskoe Upravlyeniye (Kiev)
- RSS de Biélorussie* : *Byelorusskaya SSR v tsifrah* (petit annuaire statistique), Tsentralnoe Statisticheskoe Upravlyeniye (Minsk)
- Yougoslavie* : *Saobraćaj i veze* (annuaire de statistiques de transports), Savezni zavod za statistiku (Beograd)
- Population and area* (Table 1) : *Statistical Yearbook and Monthly Bulletin of Statistics* of the United Nations; *Monthly Digest of Statistics* (United Kingdom)
- Gross national product* (Table 2) : Calculated by secretariat from data in national statistics, *United Nations Yearbook of National Accounts Statistics*, statistics of national accounts and general statistics of OECD
- Produit national brut* (Tableau 2) : Calculé par le secrétariat d'après les données des statistiques nationales, de l'*Annuaire de statistiques des comptabilités nationales des Nations Unies*, des statistiques des comptabilités nationales et des statistiques générales de l'OECD

Indices of production (Table 2): Calculated by secretariat from data in national statistical publications

International travel statistics (Table 3): International Union of Official Travel Organizations

International goods transport by rail (Table 12): International Union of Railways (UIC), (Paris)

International rivers (Table 18)—Rhine: Central Commission of the Navigation of the Rhine; Danube: Statistical Bulletin of the Danube Commission, Budapest

International transport by sea (Table 20): *Statistical Yearbook and Monthly Bulletin of Statistics* of the United Nations and national statistics

International goods transport (Appendix 1): Data supplied by governments and the following publications: France: Direction générale des douanes et droits directs—Tableau général des transports

(b) COVERAGE OF STATISTICS

Statistics given in respect of western Germany relate to the territory of the Federal Republic of Germany. Certain data supplied by the Federal Republic of Germany relate to its territory and also to West Berlin, for which separate figures are not available. Such data are indicated by the symbol † or a footnote.

Statistics of Turkey and USSR cover the territories of those countries in Europe and in Asia.

Figures relating to gross national product (GNP) represent, in general, the market value of the product at constant prices, before deduction of provisions for the consumption of fixed capital, attributable to the factors of production supplied by residents.

Railway statistics in Tables 4, 10 and 21 refer to all systems other than urban, underground or similar lines and a few short lines of purely local importance; railways built solely to serve mines, forests or other industrial or agricultural undertakings and not open to public transport are also excluded, except in the case of the USSR, for which, in view of their length and the heavy tonnage carried, separate figures are given under the designation "industrial railways". In the tables mentioned, where two sets of figures are given in respect of any particular country the first refers to the state or principal system, the name of which is stated; the second refers to the remaining railways, which are usually grouped together under the designation "Private railways", although they include generally lines belonging to regional or local authorities. Where only one set of figures is given, all the railways of the country concerned constitute a single system, apart from the exceptions already mentioned. In all tables other than 4, 10 and 21 and in the charts, railway statistics relate only to the state or principal system, except where it is indicated that private railways are included.

In Greece railways formerly classed as "private" have been incorporated in the State system. The statistics in respect of railway network in Greece therefore consist of a single set of figures relating to the whole railway network of the country.

In the case of the United States, where the railways are almost all owned and operated by companies, the statistics given in Table 21 relate to all railways except purely urban and similar lines; the statistics in other tables refers to Class I railways which account

Indices de la production (Tableau 2): Calculé par le secrétariat d'après des données de publications statistiques nationales

Statistiques du tourisme international (Tableau 3): Union internationale des organismes officiels de tourisme

Transports internationaux de marchandises par chemin de fer (Tableau 12): Union internationale des chemins de fer (UIC) (Paris)

Fleuves internationaux (Tableau 18) — Rhin: Commission centrale pour la navigation du Rhin; Danube: Bulletin statistique de la Commission du Danube, Budapest

Transports maritimes internationaux (Tableau 20): *Annuaire statistique et Bulletin mensuel de statistique* des Nations Unies et des statistiques nationales

Transports internationaux de marchandises (Appendice 1): Données communiquées par les gouvernements et les publications suivantes: France: Direction générale des douanes et droits indirects — Tableau général des transports

b) CHAMP COUVERT PAR LES STATISTIQUES

Les statistiques fournies en ce qui concerne l'Allemagne occidentale s'appliquent au territoire de la République fédérale d'Allemagne. Certaines données communiquées par la République fédérale d'Allemagne se réfèrent à son territoire et aussi à Berlin-Ouest, dont les chiffres ne sont pas disponibles séparément. De telles données sont signalées par le symbole † ou par une note en bas de page.

Les statistiques de la Turquie et de l'URSS s'appliquent aux territoires de ces pays en Europe et en Asie.

Les chiffres se rapportant au produit national brut (PNB) représentent, en général, la valeur commerciale aux prix constants avant déduction des provisions pour la consommation du capital fixe, du produit attribuable aux facteurs de production fournis par les résidents.

Les statistiques de chemins de fer des tableaux 4, 10 et 21 portent sur tous les réseaux, à l'exception des lignes urbaines, des lignes de chemin de fer métropolitain ou similaire et de quelques petites lignes d'intérêt purement local; les chemins de fer construits uniquement pour desservir des mines, des forêts ou d'autres exploitations industrielles ou agricoles, et non ouverts aux transports publics, sont aussi exclus, sauf dans le cas de l'URSS, pour laquelle en raison de la longueur du réseau et de l'importance du tonnage transporté, on donne des chiffres distincts sous le titre « chemins de fer industriels ». Là où, dans les tableaux mentionnés, deux séries de chiffres sont indiquées en regard d'un seul pays, la première se rapporte au réseau principal ou de l'Etat, dont le nom est cité; la seconde se rapporte aux autres réseaux, qui sont souvent groupés et désignés comme « chemins de fer privés », quoiqu'ils comprennent en général des lignes appartenant à des autorités régionales ou locales. Là où une seule série de chiffres est indiquée, tous les chemins de fer du pays en question constituent un seul réseau, mises à part les exceptions ci-dessus mentionnées. Dans tous les tableaux autres que les tableaux 4, 10 et 21 et dans les diagrammes, les statistiques de chemins de fer se rapportent seulement au réseau principal ou de l'Etat, sauf s'il est précisé que les chemins de fer privés y sont inclus.

En Grèce, les chemins de fer classés antérieurement comme « privés » ont été incorporés dans le réseau d'Etat. Les statistiques relatives au réseau ferroviaire de la Grèce ne comprennent donc plus qu'une seule série de chiffres pour l'ensemble du réseau ferré du pays.

Pour les Etats-Unis, où ce sont presque toujours des sociétés qui possèdent et exploitent les chemins de fer, les statistiques du tableau 21 portent sur tous les chemins de fer, à l'exception des lignes uniquement urbaines ou analogues; les statistiques des autres

94% of the total length of line and about 99% of the total volume of rail transport.

Statistics of tons carried and ton-kilometres by rail relate, in general, to commercial or revenue earning transport, the distance being that charged for. Where service transport is known to be included, there is a footnote to that effect. Because of differences in the nature and in methods of collecting data, especially in the case of ton-kilometres, strict comparability does not always obtain between the figures applying to different countries. However, where a change has been made in the scope of these statistics in a particular country, the figures relating to earlier years have been adjusted to preserve comparability in time series.

Inland waterway statistics refer to waterways used wholly or partly for inland navigation. For this reason no statistics on inland water transport are given in respect of Sweden, the navigable waterways of that country being used largely by vessels which carry traffic to and from places reached by sea. On other waterway systems, traffic carried by sea-going vessels is generally included or is shown separately, as in Table 18 B relating to the Danube. Floating of timber is, except where the contrary is stated, included, although the tonnages and ton-kilometres of timber involved may be very considerable, particularly in Scandinavia; waterways used for the floating of timber but not for navigation by inland water craft are not included in Table 24 (Inland waterway work).

Statistics on the network of and transport by oil pipelines refer to pipelines of more than 50 km of length. International pipelines are included at their full length, even if part of them, falling into another country, would be less than 50 km.

The designations of countries and territories, and the arrangement of material in this publication, should not be considered as implying any endorsement or other judgment by the Secretariat of the United Nations regarding the legal status of any country or territory, or of its authorities, or in respect of the delimitation of its boundaries.

tableaux se rapportent aux chemins de fer de classe I, qui constituent 94 % de la longueur totale des lignes et environ 99 % du volume total des transports par voie ferrée.

En ce qui concerne les chemins de fer, les statistiques des tonnes transportées et des tonnes-kilomètres se réfèrent en général aux transports commerciaux, la distance considérée étant la distance taxée. Lorsque les statistiques communiquées font apparaître que les transports de service sont compris, ce fait est indiqué dans un renvoi. En raison de divergences de cette nature et du fait que différentes méthodes de rassemblement des données ont été appliquées, en particulier dans le cas des tonnes-kilomètres, les chiffres ne sont pas toujours comparables de pays à pays ; toutefois, lorsque le champ couvert par les statistiques d'un pays n'est pas le même que celui des années précédentes, les chiffres des années précédentes ont été révisés afin d'obtenir la comparabilité dans le temps.

Les statistiques sur les transports par voie navigable intérieure se rapportent aux voies navigables utilisées entièrement ou principalement par la navigation intérieure. De ce fait, on ne donne aucune statistique sur le transport par voie navigable intérieure en ce qui concerne la Suède, parce que les voies navigables de ce pays sont utilisées largement par des bateaux qui assurent aussi un trafic depuis ou vers des lieux atteints par mer. Dans les autres réseaux de voies navigables, le trafic assuré par des bateaux de haute mer est généralement éliminé, ou il figure séparément, comme c'est le cas au tableau 18 B pour le Danube. Le flottage de bois, à moins d'indication contraire, est négligé, bien que les tonnes transportées et les tonnes-kilomètres relatives au bois puissent être considérables, notamment en Scandinavie ; les voies navigables servant au flottage de bois mais non au transport par bateau de navigation intérieure sont exclues du tableau 24 (réseaux de navigation intérieure).

Les statistiques sur le réseau des oléoducs et sur les transports qu'ils assurent se rapportent aux oléoducs de plus de 50 km de longueur. Les oléoducs internationaux sont comptés pour leur longueur totale, même si la partie qui est installée dans un pays donné est inférieure à 50 km.

Les dénominations utilisées pour les pays ou les territoires et la présentation de cette publication ne signifient pas que le Secrétariat des Nations Unies approuve le statut juridique, soit d'un pays ou d'un territoire ou des autorités qui le dirigent, soit le tracé des frontières de ces pays ou territoires, ou encore que le Secrétariat émet un jugement quelconque à leur égard.

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre librairie ou adressez-vous à: Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.